Die österreichisc... Kriegsmarine im Weltkriege

Theodor Winterhalder (Ritter von.)





Die österreichisch-ungarische Kriegsmarine im Weltkriege

Von Konter-Admiral a. D.
Theodor Winterhalder



J. F. Lehmanns Verlag, München
1921

Vorwort

Viel Worte waren in der alten K. u. K. Kriegsmarine nicht üblich, am allerwenigsten in eigener Sache. Das mag ein Grund sein, warum bisher gar nichts Zusammenhängendes über den Anteil der österreichisch-ungarischen Marine am Weltkriege veröffentlicht wurde; ein anderer ist gewiß die Trauer über ihre Auflösung, aber — und das kann gar nicht laut genug betont werden — zu verheimlichen ist nichts, ganz im Gegenteil!

Das neue amtliche Österreich hat andere Sorgen, als sich mit der letzten Geschichte jenes Teils der Wehrmacht früherer Zeiten zu befassen, dessen Förderung sich die Deutschösterreicher mehr als ein anderes Volk der bestandenen Monarchie angelegen sein ließen, dem sie von ihrem Besten reichlich gaben. Gutes soll aber nicht gänzlicher Vergessenheit anheimfallen und so entstand die nachfolgende kurze Darstellung.

Ihr Verfasser konnte, vorzeitig zum aktiven Seedienste untauglich geworden, leider nicht mehr an der Wasserkante mittun, heißen Herzens verfolgte er aber das Geschehen bei der Flotte und konnte dank der Einteilung bei der Marine-Sektion, später beim Armee-Oberkommando und schließlich mit einer Sondermission in Cattaro betraut, zuverlässige Daten sammeln.

Aus deren Fülle und persönlichen Erinnerungen wurde nur das Wesentlichste herausgenommen und, mit Vermeidung von allem zünftigen Beiwerk an Zahlen, Karten und Skizzen eine schlichte Darstellung versucht, die, auf packende Schilderung verzichtend, doch der Forderung nach Wahrheit und fortlaufendem Zusammenhang gerecht werden soll. Es war schwer, dem immer wiederkehrenden Anreiz zu widerstehen, Schilderungen aufzunehmen, die das Heldentum unserer Seeleute, wie verdient, beleuchtet hätten, aber. um im beabsichtigten bescheidenen Rahmen zu bleiben, mußten Einzeltaten unerwähnt bleiben. Dies gilt namentlich bezüglich unserer unvergleichlichen U-Bootler und tollkühnen, vor keinem Wagestück über sturmgepeitschter See, Karstfelsen oder schlammigen Lagunen im dichtesten Schrapnellregen zurückscheuenden Seeflieger, nicht minder aber von der

gesamten Donauflottille, deren Leistungen die bisher als einzig in ihrer Art bewunderten Geschehnisse auf den Strömen während des amerikanischen Sezessionskrieges in vielem noch übertreffen. Zu hoffen ist, daß die alten und jungen Kameraden an der unpersönlichen Schreibweise keinen Anstoß nehmen, wohl aber in den angeführten Begebenheiten ihren Anteil erkennen mögen.

Sensationsmache ist dem Verfasser fremd. Daran sei erinnert, wenn der Leser bei den Stellen anlangt, die sich auf Auslassungen des deutschen Großadmirals von Tirpitz in seinem epochalen Werk „Erinnerungen" beziehen, und bei jenen, die von der Marine-Reorganisation im Frühjahre 1918 handeln. Auch das in angelsächsischen Kreisen Aufsehen erregende Buch des amerikanischen Konter-Admirals Sims „The Victory at Sea" wurde in Betracht gezogen, soweit es die Adria betrifft und Unrichtigkeiten hinsichtlich der U-Boote in Cattaro enthält.

Als Gegenstück zu der Richtigstellung Tirpitzscher Bemerkungen sei ausgesprochen, daß niemand vor den großartigen Leistungen der deutschen Marine aufrichtigere Hochschätzung empfindet und der deutschen Kameradschaft dankbarer gedenkt als

Wien, im Juni 1921. Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

Die dem Kriegsausbruch unmittelbar folgende Neutralitätserklärung Italiens verwies die zahlenmäßig schwache, in ihrer technischen Zusammensetzung ohnedies nur auf eine Wirksamkeit im Mittelländischen Meere berechnete österreichisch-ungarische Flotte in die strikteste Verteidigungsstellung innerhalb der Adria. Eine Offensive gegen die durch das englische Mittelmeergeschwader verstärkte französische, gleich jener auf Malta basierte Flotte verbot sich angesichts des gegenseitigen, ungefähr mit 1 : 4.5 einzuschätzenden Stärkeverhältnisses an und für sich, ganz besonders aber auch durch die Rücksicht auf die Haltung des westlichen Uferstaates, mit dessen über kurz oder lang zu gewärtigendem Eintritt in die Reihen der Gegner die österreichisch-ungarische Flottenleitung rechnete. Und damit mußte gerade sie auch angesichts der in Italien mit allen Propagandamitteln gesteigerten Wünsche nach der Alleinherrschaft im Adriatischen Meere rechnen. Mochte das politische System des Bundes der drei mitteleuropäischen Mächte auch jahrzehntelang den tiefen Gegensatz zum italienischen Nachbar notdürftig verschleiern, so blieb doch an der Tatsache nichts zu ändern, daß Österreich-Ungarn in Italien den ersten Bewerber um seinen Küstenbesitz und damit um seinen bescheidenen Anteil am Weltverkehr richtig erkannt und seine Rüstung zur See auf diesen einzigen, seine Großmachtstellung am empfindlichsten berührenden Fall zugeschnitten hatte. Die Zeiten höher gerichteter Ziele durch Fußfassen im Ägäischen Meere waren längst vorüber, der Rahmen für den Ausbau der Flotte immer deutlicher und enger auf den alleinigen politisch-strategischen Zweck der Küstenverteidigung eingestellt worden. Daß die österreichisch-ungarische Flotte gelegentlich auch — und anerkannt mit Ehren — an internatio-

nalen Aktionen in der Levante und in Ostasien teilnahm, überschritt diesen Rahmen auch nicht um Haaresbreite, reichte gerade nur hin, um die eigene Großmachtstellung nicht in Vergessenheit geraten zu lassen und diente im übrigen nur der Erhaltung und Förderung des guten Geistes der Flotte.

So wie die Verhältnisse bei Ausbruch des Krieges lagen, mußte der Schutz der österreichisch-ungarischen Küstengebiete fast alleinig der Flotte und dem Ermessen ihres Führers, Admiral Haus, überlassen bleiben, der hierdurch volle Freiheit der Entschlüsse innerhalb der großen, vom A. O. K. bezeichneten Linien über das Kriegsziel erhielt, aber auch die alleinige Verantwortung für jene trug.

Da sei auch erwähnt, daß für den Fall, daß Italien dem Dreibund treu geblieben wäre, Admiral Haus zum Führer der deutsch - italienisch - österreichisch - ungarischen Seestreitkräfte im Mittelmeer bestimmt war.

Die organisch zur österreich-ungarischen Kriegsmarine gehörige Donauflottille operierte als erklärter Bestandteil des Feldheeres im Vereine mit dessen Teilen und trat gleich zu Beginn offensiv an der Save auf. Ihre Tätigkeit wird getrennt von jener der Flotte besprochen werden.

I. Ereignisse bei der Flotte vor der italienischen Kriegserklärung

Die Mobilisierung der Flotte und aller zu ihrer Unterstützung bestimmten Marineanstalten an der Küste vollzog sich zunächst ungestört. Auf den Versuch, auswärts befindliche österreichische und ungarische Handelsschiffe wenigstens aus den nächsten an die Adria grenzenden Seegebieten heimzugeleiten, mußte naturgemäß verzichtet werden, die in den Heimatgewässern befindlichen Handelsschiffe wurden in die schwer zugänglichen Becken des Prokljan-Sees bei Sebenico und des Mar Karin zurückgezogen und für ihren militärischen Schutz gesorgt. Die an ungeschützten Stellen der Küste, d. h. in Monfalcone, Triest und Fiume in Bau oder Zurüstung befindlichen größeren Einheiten der Kriegsflotte, darunter das in Fiume liegende Schlachtschiff „Szent István" wurden zur Vollendung nach Pola gebracht.

Außer dem, aber auch nur an der Seefront halbwegs modern ausgebauten Hauptkriegshafen Pola standen der Flotte nur der als Ressourcenstation bescheidensten Ranges ausgestaltete, durch ausgedehnte, in seinem insel- und klippenreichen Vorfelde ausgebrachte Minenverlegungen, durch Befestigungen jedoch so gut wie gar nicht geschützte Hafen von Sebenico und an der Südgrenze des Reiches der im Laufe der Zeiten sehr ungleichartig befestigte Golf von Cattaro als Stützpunkte für Operationen zur Verfügung. Während Pola mit dem Reichsinnern nur durch eine eingleisige Vollbahn verbunden war, waren Sebenico und Cattaro nur auf schmalspurige, über Bosnien-Herzegowina führende Schienenstränge beschränkt, deren tatsächliche, an sich rühmlichst anzuerkennende Leistungen naturgemäß den Mangel einer ganz Dalmatien durchlaufenden Vollbahn nicht wettmachen konnten. Die Marine beförderte ihre Massengüter auf dem gefährdeten Seeweg und nahm die Bahnen nur für

solche Materialien und in jenen Fällen in Anspruch, wo eine Versendung über Fiume und die Umladung unzulässigen Zeitverlust verursacht hätten.

Ein gewaltsamer Angriff durch die über die schwersten Kaliber verfügenden, mit allen für einen solchen Zweck erforderlichen Hilfsmitteln reichlich ausgestatteten englisch-französischen Seestreitkräfte war, da keine der beiden Mächte Truppen zur Erreichung und Auswertung eines Erfolges frei hatte, in Hinsicht auf Sebenico und Pola nicht anzunehmen, lag aber bezüglich Cattaros nicht außer dem Bereiche aller Möglichkeit, wo montenegrinische Kräfte in für die Verteidigung sehr empfindlicher Weise einzugreifen in der Lage waren. Um der gegen energische Angriffe von der See her ganz unzulänglichen artilleristischen Kraft des Platzes Cattaro wenigstens teilweise aufzuhelfen und die Bekämpfung der in dominierender Höhe aufgeführten montenegrinischen, bald auch durch französische moderne Mittelkaliber verstärkten Batterien — sie lagen 800—900 Meter über den zur Gegenwirkung bestimmten Werken des Vermac-Rückens — zu erleichtern, wurden sogleich die mit verhältnismäßig schwerer Bestückung versehenen drei älteren Küstenverteidiger der „Monarch"-Klasse dauernd dahin verlegt. Einige ältere Kreuzer von mehr als bescheidenem operativem Wert wurden ihnen beigegeben. Das Gros der österreichisch-ungarischen Flotte — im ganzen 12 sehr verschiedenalterige Schlachtschiffe und den noch in Zurüstung stehenden „Szent István" — behielt Admiral Haus, bei fallweiser Abstationierung von durch rasche Kreruzer gestützten Torpedoflottillen nach Mittel- und Süddalmatien, in Pola vereint, dessen Lage allerdings vorzüglich zur Deckung der beiden Haupthäfen Triest und Fiume geeignet ist, aber auch den Nachteil bedeutender Entfernung von den Punkten bietet, wo gegnerische Aktionen am ehesten erwartet werden konnten.

Das Gros durfte sich von seinem Stützpunkt nur eines bedeutsamen Zweckes halber entfernen, keinesfalls aber durch bloße Demonstrationen verleiten lassen, Kräfte und schwer ersetzbares Material aufs Spiel zu setzen.

Ein Anlaß ersterer Art ergab sich schon am 7. August inmitten der noch in vollem Gange befindlichen Indienststellungsarbeiten. Es handelte sich, den in Messina liegenden deutschen

Kreuzern „Goeben" und „Breslau", die nach Konstantinopel bestimmt waren und denen Italien nur einen kurz befristeten Aufenthalt zur Kohlenergänzung nach einer erfolgreichen Kreuzfahrt an der algerischen Küste zugestanden hatte, beim Durchbruch durch die englisch-französischen Kreuzerlinien behilflich zu sein oder sie aufzunehmen, falls sie gezwungen wären, sich nach der Adria zurückzuziehen. Obwohl bis dahin weder England noch Frankreich den Krieg an Österreich-Ungarn erklärt hatten, lief Admiral Haus aus eigenem Entschlusse mit dem bereis in Dienst gestellten 1. Geschwader — je drei Schiffen der „Viribus unitis"- und der „Radetzky"-Klasse nach der südlichen Adria aus. Die Funksprüche zwischen dem österreichisch-ungarischen und dem deutschen Führerschiffe leiteten die englischen und französischen Kreuzer irre, so daß „Goeben" und „Breslau" schon um Mitternacht die geglückte Umfahrung von Kap Matapan mitteilen, die Fahrt nach den Dardanellen fortsetzen und dank dem gewonnenen Vorsprunge auch unaufgehalten durchführen konnten, während Admiral Haus sein Geschwader zurückführte.

Die ausschlaggebende Rolle von „Goeben" und „Breslau" beim Anschlusse der Türkei an die Mittelmächte und ihre späteren rühmlichen Operationen im Schwarzen Meere und im Dardanellen-Gebiete sind bekannt. Die erfolgreiche österreichisch-ungarische Mithilfe in der kritischen Zeit des Auslaufens von Messina und insbesondere die hohe von Admiral Haus übernommene Verantwortlichkeit wird in den „Erinnerungen" des deutschen Großadmirals von Tirpitz, der vermöge seiner Stellung im Großen Hauptquartier über das Ereignis eingehende Kenntnis haben mußte, auffälligerweise nicht nur verschwiegen, sondern der Hergang so dargestellt, als ob der österreichisch-ungarische Flottenführer seine Unterstützung rundweg abgelehnt hätte.

Als nächste eigene, nach außen gerichtete Maßnahme zur See war gleich nach der Kriegserklärung Montenegros die Blockade über dessen Küste verhängt worden. Bei deren Ausübung wurden am 16. August früh morgens der ältere, kaum mehr 17 Knoten laufende ungepanzerte Kreuzer „Zenta" und das Torpedofahrzeug „Ulan" durch die französische Flotte überrascht. „Zenta" sank nach heldenmütigem Kampfe gegen eine zahlenmäßig kaum auszudrückende Übermacht, während „Ulan" dank seiner überlegenen Geschwindigkeit unversehrt den Hafen

erreichte. Die Franzosen taten nichts zur Rettung der Überlebenden der „Zenta", unter ihnen der schneidige Kommandant, Fregattenkapitän Pachner, die sich, fünf Stunden schwimmend — in die montenegrinische Gefangenschaft retteten. Die Blockade mußte natürlich aufgegeben werden und wurde durch immer wieder erneuerte Minenverlegungen vor Antivari zu ersetzen getrachtet, denen später der französische Torpedozerstörer „Dague" zum Opfer fiel.

Dem ersten Erscheinen der französischen Flotte in der Adria folgten in kurzen Zwischenräumen noch vier Vorstöße gegen Cattaro, die sich teils als bloße Demonstrationen, teils als erfolglose Beschießungen auf große Schußweite der schwersten Schiffskaliber, jedoch außerhalb des Ertrages der bloß aus mittleren Kalibern bestehenden Bestückung der Küstenwerke und stets nur von so kurzer Dauer abspielten, daß eigene Unterseeboote nicht zum Angriff gelangen konnten.

So unersetzbar wertvoll der geräumige, weitverzweigte Golf von Cattaro auch für die Adria-Verteidigung war, so zeigten sich doch sogleich seine bekannten Mängel, deren — bei der offenkundigen Scheu der Gegner vor entscheidenden Unternehmungen — kleinster im Vorhandensein einer einzigen Ausfahrt besteht. Dagegen brachte der Uebelstand des Eingesehenwerdens von den montenegrinischen Höhen aus die Unmöglichkeit mit sich, bei Tage und sichtigem Wetter irgendwelche Bewegungen unbemerkt auszuführen. Die Marine-Depots- und -Werkstätten mußten von Teodo aus dem Feuerbereich der gegnerischen Berggeschütz-Stellungen weg nach der Enge von Gjenovic-Kumbor verlegt werden; die seinerzeit bei der Wahl von Teodo mitbestimmend gewesene Annahme, Montenegro durch weniger hilfsbereite Mächte unterstützt zu finden und daher leicht seiner Herr zu werden, erfuhr durch die tatsächlichen Verhältnisse ihre Berichtigung. Die im Golf stationierten schwimmenden Streitmittel erlitten zwar durch das montenegrinische Feuer keine Einbuße, desto härter wurden jedoch die Werke auf dem Vermac mitgenommen; die Artillerie der alten Küstenverteidiger erwies sich für die von den Bedingungen eines Kampfes zur See ganz verschiedenen Schießaufgaben nicht genügend wirksam; erst „Radetzky", die im Dezember eigens hierzu entsendet wurde, räumte dank ihrer modernen Artillerie mit den montenegrinischen

und französischen Batterien binnen weniger Tage gründlich auf. Letztere wurden nicht wieder ersetzt.

Die Zuschübe an Montenegro über den einzigen, halbwegs ausgebauten, aber nur kleineren Schiffen zugänglichen und durch eine Schmalspurbahn mit Virpazar verbundenen Hafen Antivari gingen, durch die große maritime Überlegenheit der Entente begünstigt, der Zeit nach ziemlich regelmäßig, sozusagen schematisch, vor sich. Vor Tagesanbruch erschienen ein bis zwei Dampfer in dem vorher nach Minen abgesuchten Antivari, ein starkes Aufgebot, unseren in Cattaro verfügbaren Schiffen weit überlegener größerer und kleinerer Kreuzer seinerseits durch leichte Fahrzeuge gegen U-Boote gedeckt, sicherte das Löschen der Dampfer. — Der ganze Konvoi verschwand noch vor Sonnenuntergang. Als einzige Gegenmaßnahme erübrigten Fliegerangriffe auf die ausladenden Schiffe und die noch des Abschubes mit der Bahn harrenden Materialien, wobei auch ganz ansehnliche Erfolge erzielt wurden.

Die rigoros gehandhabte Überwachung der Straße von Otranto — der Seeverkehr nach und von den italienischen Adriahäfen stand neutralen Flaggen natürlich noch offen — und die immerhin mit bedeutenden Materialverlusten verbundene Versorgung Montenegros banden vielerlei, hauptsächlich französische Kräfte, doch ließ sich ihr Führer, Admiral Boué de Lapeyrère nicht abhalten, die Monotonie beider Aufgaben durch Vorstöße gegen Lissa, Pelagosa, Gravosa, Lagosta und die äußeren Inseln vor dem Becken von Spalato zu unterbrechen. Dabei wurden aber unverteidigte Leuchttürme und Ortschaften beschossen, zum Teile auch zerstört und einmal auch aus S. Giorgio di Lissa eine Geldauflage und „Geiseln" entführt, beide aber wieder, wohl auf Geheiß Lapeyrères zurückgestellt.*) Derlei weder militärisch noch navigatorisch interessante Unternehmungen, Herankommen bei Nacht längs der wohlbeleuchteten italienischen Küste und so bald angetretener Rückzug, daß nicht einmal unsere Torpedoflottillen eingreifen konnten, entbehrten jedweden strategischen Zwecks, verfehlten auch den, Teile der österreichisch-ungarischen Flotte zu im voraus aussichtslosen Verfolgungsversuchen zu verlocken und konnten nur in der bekannten aufgebauschten Form

*) Vergleiche Schluß des Abschnittes V.

von Zeitungsberichten Eindruck auf ein sensationslüsternes Laienpublikum machen — es waren typische Stöße ins Leere! Aber auch sie fanden ein jähes und abschließendes Ende, als es endlich am 21. Dezember unserem kleinen „U 12", Kommandant Linienschiffsleutnant Egon Lerch, trotz ungünstigster Wetter- und Seeverhältnisse gelang, bei der Insel Saseno das Flaggenschiff „Jean Bart" schwer zu havarieren. An der Ostküste der Adria zeigte sich kein größeres französisches Schiff mehr.

Ende September hatten die beiderseitigen U-Boote schon ihre Operationen in der südlichen Adria begonnen, wobei unseren kleinen, eigentlich veralteten Typen anfänglich das Glück entschieden abhold war. Gegnerischerseits traten ungleich leistungsfähigere in Aktion, doch erzielten auch sie keinerlei Erfolg, weder gegen die zwischen den drei Punkten Pola, Sebenico und Cattaro fahrenden Transportschiffe noch gegen die den Inselverkehr vermittelnden Fahrzeuge.

Am 20. Dezember wurde das französische U-Boot „Curie" beim Versuche, die Hafeneinfahrt von Pola zu forcieren, versenkt und seine Bemannung gefangen genommen. Das Boot selbst fand nach Hebung und gründlicher Reparatur Verwendung in unseren Diensten.

Kreuzer „Kaiserin Elisabeth" war in Tsingtau verblieben und nahm an der Verteidigung gegen die Japaner Anteil.*) Als er die Munition seiner größeren Geschütze verschossen hatte, wurde er von der eigenen Bemannung versenkt, die unter Mitnahme der leichten Kaliber zu Lande weiterkämpfte, bis die un-

*) Die letzten ausführlichen Befehle, die dem Kommandanten noch im Juli zugestellt werden konnten, lauteten dahin, sich dem deutschen Kommandanten von Tsingtau für eine eventuelle Verteidigung des Platzes zur Verfügung zu stellen. Der Kreuzer erhielt daher dort einen „Gefechtsposten". Auf das überraschend gekommene Ultimatum Japans an Deutschland drängte die deutsche Diplomatie darauf, Österreich-Ungarn möge Japan gegenüber neutral bleiben. Folge: Notwendigkeit für unsere leitenden Stellen, bei Japan freies Geleite für das Schiff nach Shanghai zu erbitten, wo es unter neutraler, d. h. chinesischer Aufsicht abrüsten sollte! Schweren Herzens gab Kaiser Franz Joseph seine Zustimmung, die Ausführung war im Zuge, als der Marineattaché in Berlin gelegentlich zufälligen dienstlichen Besuchs im deutschen Hauptquartier aus dem Munde Kaiser Wilhelms dessen Überzeugung vernahm, „K. Elisabeth" werde in Tsingtau tapfer mitkämpfen!" Auf die sofortige Meldung nach

vermeidlich gewordene Uebergabe des Platzes --- 5. November 1914 — auch sie in japanische Gefangenschaft führte.

Noch vor Schluß des Jahres 1914 brachte das Werben um die Erhaltung der italienischen Neutralität unsere Zustimmung zur Festsetzung Italiens in Valona. Dieses in der Öffentlichkeit kaum besprochene, geschweige denn nach seiner Tragweite gewürdigte Ereignis verschlechterte die militärische, ganz besonders aber kriegsmaritime Lage Österreich-Ungarns in bedenklichstem Maße. Italien hatte die bisher erfolglos angestrebte Festsetzung am östlichen Ufer im einzigen brauchbaren, natürlichen und unschwer auszugestaltenden Hafen an der albanischen Küste gegen das Linsengericht vager Versprechungen erfeilscht, wogegen sich noch kurz vorher sowohl England wie Frankreich als den Grundstein für künftige Ansprüche auf ein mare clausum energisch ausgesprochen hatten. Der Schlüssel zu Albanien und in weiterer Folge zum westlichen Balkan war unseren Händen entglitten, das in den letzten Jahren mit großem Aufwand als Kriegshafen ausgebaute Brindisi hatte im kaum 60 Seemeilen (118 Kilometer) entfernten Valona das zur vollen Beherrschung der Otranto-Straße fehlende Gegenüber gefunden! Die Festsetzung Italiens in der geräumigen Bucht bedeutete auch eine Stärkung gegenüber Griechenland, dessen jonischer Inselbesitz nunmehr auch von Norden her bedroht werden konnte — die Ausschaltung der griechischen Ansprüche auf die kleine, Valona vorgelagerte Insel Saseno war dabei eine nebensächliche, wenn auch symptomatische Begleiterscheinung.

Die ersten Monate des Jahres 1915 vergingen, da größere Schiffe der französischen Flotte sich nördlich der Enge von

---

Wien wurden schleunigst alle Maßnahmen zur Gutmachung des bedauerlichen Mißgriffes der deutschen Stelle durchgeführt, wozu in erster Linie gehörte, daß Österreich-Ungarn, ohne herausgefordert zu sein, nunmehr gegen Japan auftreten mußte, von dem es kaum 3 Tage vorher noch einen Dienst erbeten hatte. Mit knapper Not gelang es, durch deutsche Funkenstationen Befehl und Gegenbefehl an den österr.-ungar. Schiffskommandanten zu geben, der durch letzteren aus einer schier unmöglich peinlichen Lage erlöst wurde. Neben vielem anderen Peinlichen ergab sich auch für die österr.-ungar. diplomatischen Vertretungen in Peking und Tokio eine geradezu beschämende Lage, umso beschämender, als Deutschland, dank dem Eingreifen des Großadmirals von Tirpitz, mit berechtigtem Stolze die japanische Herausforderung überhaupt unbeantwortet ließ. — — — — —

Otranto nicht mehr zeigten, außer bei den Verproviantierungsfahrten nach Antivari, ruhiger als ihre Vorgänger. England hatte um diese Zeit den größten Teil seines Mittelmeergeschwaders bereits in dem wenig aussichtsvollen Dardanellen-Unternehmen festgelegt. Am 1. März nachts holte eine eigene Torpedobootsgruppe die montenegrinische Königsjacht „Rumija" aus dem Hafen von Antivari, versenkte sie außerhalb desselben und richtete auch sonst an den Hafeneinrichtungen empfindlichen Schaden an — die überrumpelte Besatzung des Hafens kam zu spät, um verhindernd einzugreifen.

Verschiedene Vorkommnisse auf montenegrinischer Seite veranlaßten die Heeresstellen, als Vergeltungsmaßregel Angriffe durch Flieger auf Cetinje anzuregen, Admiral Haus wendete dagegen die naheliegende Gefahr ein, daß in diesem Falle einige neutrale diplomatische Vertretungen in Mitleidenschaft gezogen werden könnten, und drang mit seiner Ansicht durch.

Die Zeit relativer Ruhe wurde zur Durchführung als dringlich erkannter Maßnahmen zur Ergänzung einer aktiven Küstenverteidigung, Errichtung neuer Flugstützpunkte und Signalstationen ausgenützt — die Verhandlungen mit Italien ließen kaum mehr einen theoretischen Zweifel über die nächste Zukunft zu.

Im Februar und März lenkte der durch englisch-französische Seestreitkräfte, jedoch ohne die Mitwirkung eines Truppenaufgebotes, begonnene Angriff auf die Dardanellen verdiente Aufmerksamkeit auf sich und erzeugte namentlich in deutschen Kreisen eine gewisse Unruhe. Wenn man dort auch volles Vertrauen in die von Deutschen geleitete Verteidigung setzte, so stand doch einerseits zu Wichtiges auf dem Spiele und waren die materiellen Hilfsmittel jener doch bedenklich beschränkt — es war ja ein offenes Geheimnis, wie viel Mühe und Zeitverlust es kostete, Kriegsbedarf, selbst nur in winzigen Mengen, in die Türkei zu bringen —, als daß nicht allerlei Pläne zur Hilfeleistung ausgeheckt worden wären. Einer davon, dessen Urheberschaft bis heute noch nicht mit Sicherheit ergründet ist, der aber auf dem gewundenen Wege eines von einer österreichischen Persönlichkeit ausgehenden Privatbriefes die Ansicht eines hohen deutschen Diplomaten an Admiral Haus vermittelte, verlangte nichts Geringeres, als daß die österreichisch-ungarische Flotte durchbrechen und die englisch-französischen Streitkräfte vor den Dar-

danellen „im Rücken angreifen" solle. Dabei waren einerseits die einfachsten Voraussetzungen für das Gelingen des Ausbruches aus der Adria und einer nach 1000 Seemeilen Fahrt ohne Auffüllungsmöglichkeit zu schlagenden Schlacht, der Rückkehr und andererseits die Folgen einer eventuellen Schlappe mit so selbstherrlicher Unbekümmertheit um diese „technischen Details" behandelt worden, daß die völlige Ungetrübtheit des Urhebers durch irgendwelche Sachkenntnis außer Zweifel stand. Da aber gleichzeitig eine durchsichtige Mache den österreichisch-ungarischen Flottenführer bald da bald dort der Untätigkeit zieh, ließ er sich die Mühe nicht verdrießen, in leichtfaßlicher Weise die völlige Aussichtslosigkeit des Gedankens auf demselben Wege an seinen Urheber mitzuteilen und nebenher nahezulegen, welch' schwere Verantwortung die Flotte Österreich-Ungarns dem eigenen Lande gegenüber trage. Leider war auch die deutscherseits amtlich angeregte Entsendung wenigstens 1 oder 2 U-Boote nach den Dardanellen ganz unmöglich, denn zur kritischen Zeit waren von unseren — sage und schreibe — im ganzen sechs Booten auf Wochen hinaus nur zwei dienstfähig*). Diese gewiß traurige Tatsache genügt wohl, um die ablehnende Antwort zu erklären.

Der mißliche zahlenmäßige Bestand unserer U-Boots-Flottille, dessen Ursache an späterer Stelle besprochen wird, brachte die Frage einer Aushilfe durch Deutschland, dem bei Kriegsausbruch die dort für österreichisch-ungarische Rechnung in Bau befindlichen fünf Boote überlassen worden waren, ins Rollen. Tatsächlich wurden im Frühjahr 1915 deutsche U-Boote kleinen Typs in zerlegtem Zustande nach Pola gebracht, hier zusammengesetzt und teils an Österreich-Ungarn, teils an die Türkei übergeben. Späterhin, d. i. ab Sommer 1915, gelangten in Pola und Cattaro deutsche U-Boots-Abteilungen mit Ausnützung der vorhandenen Hilfsmittel zur Aufstellung, ihre operative Verwendung blieb dem deutschen Admiralstabe vor-

*) Zur Richtigstellung einer abfälligen Stelle in v. Tirpitz, „Erinnerungen", die so weit geht, unseren gewiß schneidigen U-Bootsoffizieren und -Mannschaften mit der Bemerkung nahezutreten, die Boote würden eventuell von Deutschen bemannt und geführt werden. Und wieder verschweigt der deutsche Großadmiral die ihm gewiß bekannt gewordene, oben angeführte Begründung der Ablehnung!

Vom „diplomatischen" Dardanellen-Entsatzprojekte findet sich in dem sonst an Einzelheiten so überaus reichen Buche Tirpitz, keine Andeutung.

behalten. Die Boote größeren Typs kamen zur See unter eigener Kraft.

Ein eigenes U-Boot, U 5, geführt von Linienschiffsleutnant von Trapp, versenkte in der Nacht vom 26. zum 27. April in der Straße von Otranto den französischen Panzerkreuzer „Léon Gambetta".

Die französischen Einbußen durch unsere Seestreitmittel, gänzlich verloren je 1 Panzerkreuzer, Torpedobootszerstörer und Unterseeboot, schwere, Monate dauernde Undienstbarkeit eines Schlachtschiffes, Zerstörung der an Montenegro abgegebenen Batterien, während als Gegenerfolg nur die Versenkung des älteren Kreuzers „Zenta" zu verzeichnen war, und die schweren materiellen Opfer für die auch nur teilweise geglückte Versorgung des Bundesgenossen in den Schwarzen Bergen erklären den Unterton der Erleichterung, der aus einem nach Eintritt Italiens in den Krieg erlassenen Tagesbefehle des Admirals Lapeyrère deutlich herausklang.

II. Ereignisse bei der Flotte nach der Kriegserklärung Italiens

Die seit Wochen in der Luft gehangene Kriegserklärung Italiens wurde bei der Flotte am 23. Mai um 4 Uhr nachmittags bekannt. Noch am selben Abend liefen unter persönlicher Führung des Admirals Haus das Gros aus Pola und die in Mitteldalmatien verteilten Unterabteilungen aus, um die Küstenplätze zwischen der Po-Mündung und Barletta, hauptsächlich aber die betriebswichtigsten Objekte der auf langen Strecken dicht am Ufer führenden Eisenbahn zu beschießen und dadurch die italienische Mobilmachung und den Aufmarsch zu stören. Um sein eigentliches Flaggenschiff, das moderne hochwertige Schlachtschiff „Viribus unitis" nicht der Gefahr einer Minenexplosion oder eines U-Boots-Angriffes auszusetzen, hatte sich der Admiral auf die der älteren Klasse angehörende „Habsburg" überschifft und mit ihr an die Spitze gesetzt. Seeflugzeuge begleiteten das Gros, eine besondere Gruppe von solchen operierte gegen das Po- und Lagunengebiet um Venedig.

Dieser in allen Einzelheiten wohlvorbereitete und auf Ueberraschung aufgebaute Angriffsstoß gelang vollkommen. Das befestigte Ancona und die erst kürzlich ausgebaute Torpedobootsstation Porto Corsini wurden schwer mitgenommen; die an mehreren Stellen der Küstenbahn erzielten Zerstörungen verzögerten den Aufmarsch des Gegners um beiläufig 14 Tage, die der eigenen damals noch so schwachen Isonzofront zugute kamen. Das ganze Unternehmen zeitigte auch einen alsbald erkennbaren, nicht zu unterschätzenden moralischen Erfolg, die eigenen Verluste beschränkten sich auf ein paar ganz belanglose Schäden auf Kreuzer „Novara" und Torpedoboot „80", auf denen auch die einzigen an sich geringen Personenverluste vorkamen.

Von Einzelheiten seien nur die folgenden erwähnt. Nach Mitternacht sichtete die von Pola aufgebrochene Hauptgruppe

ein italienisches Luftschiff mit östlichem Kurse, beleuchtete es mit Scheinwerfern, worauf die eigenen Flugzeuge es zur schleunigen Umkehr zwangen. Der Umstand, daß trotz dieser nächtlichen Begegnung unsere Seestreitkräfte doch vollkommen überraschend kamen, läßt keinen anderen Schluß zu, als daß damals der italienische Meldedienst und die Handhabung der Alarmverfügungen recht lückenhaft gewesen sein müssen. Eine im Süden operierende drei Einheiten starke Torpedofahrzeuggruppe traf sich nach beendeter Beschießung von Vieste und Manfredonia in der Höhe von Kap Gargano mit zwei gleichartigen italienischen Fahrzeugen, brachte eines derselben, „Turbine", zum Sinken und nahm seine Bemannung gefangen; das zweite gegnerische Fahrzeug entging dem gleichen Schicksale nur durch das von Norden her erfolgende Eingreifen des neuesten italienischen Kreuzers „Libia" und eines Hilfskreuzers. Ein Angriff auf diese beiden, artilleristisch weit überlegenen Schiffe bei vollem Tageslichte war natürlich für unsere leichten Torpedofahrzeuge ausgeschlossen. — „Turbine" hatte die Nationalflagge gestrichen und die weiße gehißt — der einzige Fall seiner Art während des ganzen Seekrieges. Von der übrigen italienischen Flotte war, so heiß man es auch wünschte, am 24. Mai nichts zu sehen.

Nach dem von so durchschlagendem Erfolge begleiteten Auftakte blieb das Gros unserer Flotte darauf angewiesen, wieder auf eine sich bietende günstige Gelegenheit zu lauern, um die strategische Defensive durch taktische, blitzartige Schläge zu ergänzen, oder, wenn sich die vereinigten, trotz Abziehens einiger schwerer englischer und auch französischer Einheiten nunmehr mindestens sechsmal stärkeren Gegner zu einem Gewaltstoße aufraffen sollten, diesen zu parieren, ja sich im Notfalle zu opfern.

Der Eintritt Italiens in den Krieg verschärfte die kriegsmaritime Lage ganz außerordentlich. Im Norden war das Lagunengebiet um Grado einschließlich Monfalcone dem Zuge unserer Landfront entsprechend geräumt und dadurch dem Gegner Gelegenheit geboten, sich dort durch Ausgestaltung der vorhandenen Binnenkanäle zu einem zusammenhängenden System gegen Einwirkung von See her vollkommen gedeckte, nur durch Angriffe aus der Luft erreichbare, leistungsfähige Zufuhrstraßen für den rechten Flügel seiner Heeresfront einzurichten. Ein einziger Durchstich genügte, um das sich bei allen Wetterverhält-

nissen der für Ein- und Ausladungen notwendigen Seestille erfreuende Lagunengebiet des ressourcenreichen Venedig mit jenem bei Primero und Rosega zu verbinden, was auch nebst der Vertiefung einiger Kanäle mit anerkennenswertem Geschick und Ausdauer geschah. Der Golf von Triest selbst wurde zuerst durch uns, dann von den Italienern mit Minen verlegt; heftiger Seegang und unregelmäßige Strömungen vertrugen jedoch eigene und feindliche Minen gleich unberechenbar, so daß er nur in den jeweils erst freigemachten Teilen befahrbar war. Das trübe Wasser des Golfs verhinderte auch die Suche nach Minen durch Flieger. Erschwerten im Norden die erwähnten Lagunenverbindungen und die alsbald erfolgte Errichtung von italienschen Angriffsbatterien östlich von Grado zunächst die Aufgaben der Heeresfront, so brachte im Süden das fortanige Offenstehen von Brindisi, Valona und des allerdings etwas entfernteren, dafür aber desto reichlicher versorgten und wohlbefestigten Tarent den englischen und französischen Flottenabteilungen, namentlich aber ihren leichten Streitkräften, Unterseebooten und Luftfahrzeugen eine Summe von wertvollsten Vorteilen, die sich vorläufig gegen die Flotte, mit unserem Vordringen nach Montenegro und Albanien aber auch mittelbar gegen die dort operierenden österreich-ungarischen Heeresteile richteten.. Die Sperre der Straße von Otranto konnte dadurch nahezu hermetisch ausgestaltet und selbst für U-Boote aufs empfindlichste verdichtet werden. Für die Aufnahme der aus allen Ozeanen kommenden Zuschübe genügten die trefflichen Häfen Italiens westlich von Kap Santa Maria di Leuca und der tatsächlich eingetretene, fast völlige Verzicht auf den Seeweg längs seiner Ostküste fiel Italien nicht schwer. —

Die nächste Antwort auf unsere Aktion vom 24. Mai versuchten ungefähr eine Woche später erfolglose Angriffe italienischer Luftschiffe gegen Pola und die in den Prokljan-See zurückgezogenen Handelsschiffe zu geben; wieder eine Woche später suchte das Luftschiff „Città di Ferrara" einige wichtige Objekte in Fiume zu beschädigen, was nicht gelang, hingegen brachte ein von Pola zur Verfolgung aufgestiegenes Flugzeug, Führer Linienschiffsleutnant Klasing, jenes westlich von Lussin zum Absturz; Torpedoboote nahmen die Besatzung gefangen. Endlich sei vorgreifend noch der anfangs August erfolgte Abschuß des ita-

lienischen Luftschiffes „Città di Jesi" im Seeraume von Pola erwähnt, das samt Bemannung in unsere Hände fiel. Damit endeten die Unternehmungen der italienischen Luftschiffe gegen unsere Seefront — sämtlich ohne Erfolg.

Gemischte englisch-französisch-italienische Flottenabteilungen bis zur Stärke von einigen zwanzig Einheiten beschossen im Juni zweimal die mittel- und süddalmatinischen Leuchtfeuer, das zweitemal versuchten überdies drei italienische Panzerkreuzer die Bahnstrecke Castelnuovo-Gravosa durch eine 20 Minuten währende, jedoch ganz harmlos verlaufende Beschießung zu beschädigen. Engländer und Franzosen scheinen aber doch die Zwecklosigkeit dieser Kohle und Munition verschlingenden erfolglosen Fahrten zu Schießübungen eingesehen zu haben, denn die nächste Unternehmung im Juli gegen Ragusa vecchia, wo wieder ein erfolgloses Bombardement der Bahnstrecke versucht wurde und eine Aus- und Wiedereinschiffung des Landungskorps einiger leichteren Einheiten auf der Insel Giuppana erfolgte, wurde als rein italienische Aktion durchgeführt. Nach deren Abbruch wurde jedoch das Führerschiff Panzerkreuzer „Garibaldi" durch unser „U 4", Kommandant Linienschiffsleutnant Singule, das mit anderen von Cattaro aus eine Angriffsstellung bezogen hatte, versenkt. Damit hörten die Unternehmungen auch italienischer größerer Schiffe gegen die Ostküste bis zum 2. Oktobe 1918 auf.

Im nördlichsten Teile der Adria verursachten unsere U-Boote und Minen den Italienern namhafte Verluste. Auf Rechnung ersterer kamen im Sommer 1915 je ein Panzerkreuzer (Amalfi), Torpedo- und U-Boot, auf die letzterer entfallen je ein Torpedo- und U-Boot.

Am 17. und 18. Juni von eigenen leichten Streitkräften durchgeführte Beschießungen der Tagliamento-Mündung, sowie der Hafenanlagen von Pesaro, Rimini und Fanó galten hauptsächlich dem Zwecke, diese Stützpunkte der gegnerischen Flottillen zu schädigen.

In der zweiten Hälfte des Juni setzte auch — merkwürdigerweise fast gleichzeitig — der beiderseitige Offensivminenkrieg ein. Da die modernen Navigationsmittel es zulassen, Offensivminenfelder mit genügender Genauigkeit für die Sicherheit eige-

ner Schiffe, auch bei Nacht durch rasch laufende Fahrzeuge auszubringen, in manchen Fällen aber nicht einmal auf eigene Schiffe Rücksicht genommen zu werden brauchte, so blieb das Legen selbst ausgedehnterer Felder schließlich nur mehr Materialfrage. Eine Zeit lang besaß die österreich-ungarische Flotte durch die von Deutschland überlassenen U-Boote mit Minenlege-Einrichtung in diesem Kriegszweig eine gewisse Ueberlegenheit, bis auch die Gegner sich mit Aehnlichem versahen. Der Minenkrieg stellte nicht nur an die hierfür eigens bestimmten Flottillen, sondern namentlich an unsere noch wenig zahlreichen Seeflieger ganz bedeutende Anforderungen, um frisch gelegte gegnerische oder die etwa entstandenen Lücken eigener Minenlinien zu melden.

Italienische Offensiv-Minenfelder wurden im ersten Kriegssommer vorzugsweise an der westistrianischen Küstenstrecke festgestellt, wobei ein Zusammenhang mit dem lediglich demonstrativen, mit keinerlei Aktion verbundenen Erscheinen leichter italienischer Streitkräfte in Sicht unserer Küste alsbald erkennbar wurde.

Eine eigenartige, in ihren Endzielen nie verständlich gewordene Operation stellt die mit der Gefangennahme sechs wehrloser österreichischer Leuchtturmwächter vor Mitte Juli eingeleitete Besetzung der Insel Pelagosa durch italienische Marinetruppen dar; die auf Verteidigungsfähigkeit abzielenden Einrichtungen ließen auf dauernde Absichten schließen. Nun hat aber Pelagosa, wenn in rasch arbeitender Verbindung mit den dalmatinischen Inseln und der Ostküste, wohl für den Verteidiger letzterer als vorgeschobenster Auslugposten gegen die offene italienische Küste und die Gruppe der Tremiti-Inseln einen gewissen Wert, für die Vorbereitung zum Angriff auf die durch mehrere Reihen bergiger Inseln gedeckte dalmatinische Küste ist das schmale Pelagosa jedoch weder als Beobachtungspunkt, noch viel weniger aber als Stützpunkt geeignet, da es nur einen sehr beschränkten, überdies nur bei schönem Sonnenwetter benützbaren Ankergrund bietet. Häufige scharfe Rekognoszierungen durch unsere Seeflieger, denen eine durch eine Torpedoflottille folgte, stellten nicht nur das Vorhandensein leichter Befestigungen und einer Funkerstation, sondern auch die Stationierung italienischer U-Boote daselbst fest, so daß die schließliche Annahme nicht

ungerechtfertig ist, das ganze italienische Unternehmen sei zu dem Zwecke erfolgt, österreichisch-ungarische Schiffsabteilungen zum Angriffe zu ködern, wodurch die italienischen U-Boote Gelegenheit zu erfolgreichem Eingreifen erlangt hätten. Doch trat der gegenteilige Fall ein: ein von Linienschiffsleutnant von Trapp befehligtes U-Boot versenkte ein italienisches, die „Nereide", dicht unter Pelagosa. Bald darauf wieder rekognoszierende leichte Einheiten stellten die anscheinend in Eile durchgeführte Räumung des Eilandes fest, wo die Italiener einige Vorräte und eine unbeerdigte Leiche zurückgelassen hatten. Jedenfalls hat die fortgesetzte Störung durch unsere Seeflieger und U-Boote zum Räumungsentschluß des Gegners wirksam beigetragen.

Die Vereinigung englischer und französischer U-Boote, leichter Kreuzer und sonstiger für den Kleinkrieg geeigneter Fahrzeuge in Brindisi machte sich durch deren von Sommer 1915 an häufiger beobachtetes Erscheinen bald bemerkbar. Anfangs Juni wurde der englische Kreuzer „Dublin" durch unser „U 4", Linienschiffsleutnant Singule, schwer havariert.

Erst im August traten die ersten eigenen Verluste ein, die sich zunächst auf das bei einer Unternehmung gegen Malamocco versenkte, von Linienschiffsleutnant Egon Lerch geführte „U 12" und das zuerst von einem italienischen Hilfs-Kreuzer an der Westküste gerammte, tags darauf vom französischen Zerstörer „Bisson" verfolgte und wegen unbehebbarer Bewegungsunfähigkeit von der eigenen Bemannung versenkte „U 13" beschränkten. Der Kommandant des letzteren, Linienschiffsleutnant Strnad, sank mit seinem Boote, die Bemannung wurde von „Bisson" aufgenommen.

Mit dem schrittweisen Vorgehen des rechten italienischen Heeresflügels ergab sich die Frage, ob und wie die Flotte direkt zur Unterstützung unseres gegen die Uebermacht schwer kämpfenden äußersten linken Flügels eingreifen könne. Der Flottenkommandant entsendete aus eigenem Antriebe einen höheren Seeoffizier zur Isonzo-Armee zur Besprechung, doch verzichteten die Truppenführer auf die angebotene Unterstützung durch das Feuer von Schiffen. Hierfür war die Natur des von See aus durch direkten Schuß unerreichbaren Karstgebietes und die rasche Veränderlichkeit der taktischen Kampfbedingungen maßgebend, die bei dem Mangel einer laufenden

unmittelbaren, in wenigen Augenblicken verläßlich wirkenden Verbindung zwischen den einander unsichtbaren Schiffen und Truppen sogar zu einer Gefährdung letzterer führen konnte. Bei der zunehmenden Minenverseuchung der in Betracht kommenden Gewässer und der stets in Rechnung zu ziehenden Gefahr von U-Bootsangriffen hätten zur Sicherung der indirekt feuernden Schiffe umfangreiche Sicherungmaßnahmen durch Torpedoboote ergriffen werden müssen. Im Sommer 1915 hätte man, weil damals noch kein Geleitdienst nach Albanien zahlreiche leichtere Fahrzeuge band, solche Sicherungsgruppen noch beistellen können. Nach Ablehnung der Mitwirkung schwerer Schiffe konnte sich die Kriegsmarine nur mehr durch Beistellung mittlerer und leichter Artillerie aus ihren Reserven und Munitionsaushilfen, taktisch jedoch nur durch das Eingreifen der in Triest stationierten Seeflieger an den Kämpfen beteiligen. Letztere, unter Führung des Linienschiff-Leutnants Banfield, erwarben sich auch in diesem ihnen fernerliegenden Tätigkeitszweige wohlverdienten Ruhm.

Nach dem Verschwinden der Italiener von Pelagosa hörten die feindlichen Schiffsunternehmungen in der Adria fast gänzlich auf, hierdurch wurde die Verwendung der eigenen Flottenteile wieder auf den nie, auch nur einen Tag aussetzenden Krieg mit Minen, U-Booten und Seeflugzeugen beschränkt. Erst im Spätherbst 1915 und dem darauf folgenden Winter bot der Rückzug der geschlagenen Serben an die montenegrinisch-albanische Küste, von wo sie teils über Italien, teils über Korfu in Erholungsstationen gebracht werden sollten, die Gelegenheit zu weiterem Eingreifen, doch gestalteten sich die Bedingungen hierzu äußerst schwierig, viel schwieriger, als ein Blick auf die Karte jenes Küstenstriches vermuten ließe.

Die Reste der serbischen Armee waren in kleineren Partien, auf verschiedene Punkte zwischen Dulcigno und Durazzo verteilt, zu erwarten und konnten unter dem mächtigen Schutz der englisch-französisch-italienischen Seestreitkräfte in kleinen Staffeln jeder binnen weniger Stunden entweder nach Valona oder Brindisi gebracht werden. Eine wirkliche Unterbindung dieser Transporte durch Kreuzer und größere Schiffe war bei der Uebermacht der Gegner zur See von Hause aus nicht möglich, es mußte also die tunlichste Störung durch Torpedoflottillen und U-Boote ange-

strebt werden. Für beide Waffen traten jedoch durch die gerade in jenem Jahre äußerst ungünstigen Wetter- und Seeverhältnisse die empfindlichsten Behinderungen ein. Die kleinen, durch mehr als einjährigen schwersten Dienst an der Grenze ihrer materiellen Leistungsfähigkeit angelangten U-Boote waren, auch der Zahl nach, noch immer so beschränkt, daß die fragliche Strecke nicht mit der wünschenswerten Dichte besetzt werden konnte. Selbst wenn die durch die bekannte Wetterscheide bei Antivari gegebenen Schwierigkeiten glücklich überwunden waren, so machte wieder oftmals die schwere Grundsee im seichten Drin-Golf das Einhalten eines Beobachtungspostens unmöglich, ganz zu schweigen von einem längeren Verharren in getauchtem Zustande. Aber selbst im günstigsten Falle waren die rasch laufenden Fahrzeuge, mit denen die Transporte der Serben erfolgten, noch immer in der Lage, sich den langsamen U-Booten zu entziehen. Torpedoflottillen hinwieder konnten naturgemäß nur zu nächtlichen Vorstößen, aber nicht zu länger dauernden Kreuzungen herangezogen werden.

Unter diesen widrigen Umständen konnten selbst verläßliche Nachrichten über den begreiflicherweise hauptsächlich zur Nachtzeit operierenden Gegner, wie sie die eigenen Funkenstationen in fast ununterbrochener Folge vermittelten, nicht im erwünschten Maße ausgenützt werden. Immerhin gelang einer vom Kreuzer „Novara", Kommandant Linienschiffskapitän von Horthy, geführten Abteilung am 5. Dezember die Versenkung von mehreren mit Proviant und sonstigem Bedarf beladenen Dampfern und Seglern auf der Reede von S. Giovanni di Medua, ein Verlust, der die Reste der serbischen Armee und die Montenegriner in einem Augenblicke größter Not hart traf. Am selben Tage wurde das französische U-Boot „Fresnel" versenkt, seine Bemannung nach tapferer Gegenwehr gefangen genommen.

Auch sonst waren Ende November und im Dezember im Seeraum Otranto-Straße bis nördlich Valona einige kleinere Erfolge erzielt worden, die Versenkung je eines italienischen kleinen Hilfskreuzers, armierten Dampfers, Motorschooners und des Zerstörers „Intrepido", so daß die harten Mühen unserer U-Boote und leichten Fahrzeuge wenigstens aneifernden Lohn fanden.

Das Jahresende brachte leider auch den Verlust zweier Torpedofahrzeuge gelegentlich eines vom Kreuzer „Helgoland" ge-

führten Unternehmens gegen Durazzo, das in der Nacht verheißungsvoll mit der Versenkung des französischen U-Bootes „Monge“ begonnen hatte. Wieder wurden, diesmal vor Durazzo, einige Transportschiffe durch Artilleriefeuer versenkt; beim Verlassen der Reede geriet zuerst „Lika“ und gleich darauf der zu Hilfe geeilte „Triglav“ auf feindliche Minen, ersterer sank noch auf der Reede, letzterer wurde schwer havariert in Schlepp genommen. Da der Rückzug der ganzen Gruppe durch bereits in Sicht gekommene, weit stärkere gegnerische Kräfte bedroht wurde und nur die Entfaltung der vollen Geschwindigkeit einen Ausgleich gegen die sonstige Ueberlegenheit erhoffen ließ, versenkte die eigene Bemannung befehlsgemäß das geschleppte Fahrzeug. Trotz heftigster Gegenwirkung zweier den Rückzug von Norden und Nordosten her bedrohender feindlicher Gruppen gelang es dem Führer des ganzen Unternehmens, Linienschiffskapitän Seitz, durch eine Reihe geschickter, in stundenlangem Feuerkampf kaltblütig durchgeführter Manöver, die Umfassung zu durchbrechen und den Kreuzer samt den zwei übrigen Torpedofahrzeugen ohne ernste Schäden am folgenden Morgen nach dem Stammhafen Sebenico zu bringen.

Mit der Besetzung von Montenegro und eines Teiles von Albanien traten im Jahre 1916 neue, die Tätigkeit der Flottillen und die technischen Ressourcen der Kriegsmarine auf eine schwere Dauerprobe stellende Aufgaben an die Flottenleitung heran. An der Brechung des montenegrinischen Widerstandes nahmen Teile der Flotte sowohl aus der Bucht von Teodo wie auch von der Seeseite her durch Beschießung wirksam teil, bei dem weiteren Vorrücken der Truppen mußten sie sich aus verschiedenen Gründen mit der Begleitung der von jenen errungenen Fortschritte begnügen. Dagegen hatten sie mit der Wiederbenützbarmachung des Hafens von Antivari und der albanischen Reeden S. Giovanni di Medua und Durazzo sowie deren notdürftiger Sicherung gegen Angriffe von der See her um so schwieriger zu lösende Aufgaben übernommen, als die materiellen Mittel hierzu noch knapper als die bis zu ihrer Vollendung gegebene Zeit bemessen waren. Räumung erst zu erkundender feindlicher Minenanlagen, Ausbringung neuer eigener Minenlinien und sonstiger unterseeischer Schutzmittel, Schaffung und Bezeichnung verläßlicher Durchfahrten, neuer See-

flug-, Beobachtungs- und Funkenstationen, das alles mußte in höchster Eile beendet werden, um den Schiffsverkehr aufnehmen zu können. Dieser selbst mußte unter Geleit von Torpedofahrzeugen und -booten vor sich gehen, spielte sich teils wegen des verwahrlosten Zustandes der nach langem Stillstehen überhastet und manchmal mit ungenügender Bemannung in Dienst gestellten Handelsdampfer, teils wegen ihrer minderwertigen Brennstoffe und weil das im gemeinsamen Verband Fahren nur mit der Geschwindigkeit des langsamsten Schiffes möglich ist, sehr langsam ab, wodurch die für so geringe Geschwindigkeiten nicht eingerichteten Maschinen der Geleitfahrzeuge sehr litten.

Den Massenanforderungen der Heeresverwaltung vermochte fortan nur mehr der von Fiume ausgehende Seeverkehr zu genügen, wegen dessen Gefährdung an den offenen Stellen bei Kap Planka (zwischen Sebenico und Spalato) und auf der Strecke Ragusa-Cattaro sie früher bei kleineren Bedürfnissen den Landweg über Bosnien-Herzegowina bevorzugt hatte. Letzterer wurde fortan nur mehr für kleinere Truppen- und die Transporte besonders kostbarer Güter benützt. In Mitteldalmatien sorgte das Seebezirkskommando von Sebenico für Sicherung und Geleite, von Curzola an bis zu dem südlichsten Punkte übernahm das Kreuzerflottillenkommando im Golf von Cattaro den militärmaritimen Schutz des Schiffahrtverkehrs nach Albanien. Seine Aufrechterhaltung war die Vorbedingung aller in dem ressourcenlosen, wegarmen Lande durchzuführenden Operationen. Daß sie durch reichlich 2½ Jahre mit verhältnismäßig sehr geringen Opfern gelang, ist kein kleines Verdienst der Flotte im allgemeinen und ihrer in Süddalmatien tätigen Abteilungen im besonderen. In fortgesetzter, stiller, bald durch Materialmangel erschwerter Arbeit, wurde sie nicht nur der zahllosen technischen Schwierigkeiten Herr, sondern brachte es auch durch ihre scharfe Wache und bei jeder Gelegenheit vorgenommenen Offensivunternehmungen, mochten sie auch der Not gehorchend nur mit den bescheidensten Kräften und Mitteln ausgeführt werden, zuwege, die so vielfach überlegenen vereinigten gegnerischen Seestreitkräfte von größeren Aktionen abzuhalten.

Die „pathologische Erscheinung bei unseren Gegnern zur See", wie Großadmiral Haus deren Scheu treffend bezeichnete, mit einer ihnen jederzeit möglichen einmaligen Kraftäußerung

unserem Seeverkehr mit Albanien ein Ende zu bereiten, läßt sich einzig durch ihre Bedenken gegen eventuelle Verluste bei energischem Vorgehen erklären, Bedenken, die durch ihre bisherigen üblen Erfahrungen in der Adria allerdings bis zu einem gewissen Grade begreiflich erschienen, aber angesichts ihres erdrückenden Kräfteüberschusses nicht als stichhaltig angesehen werden können. Zweifelsohne spielte bei ihrer uns zugute gekommenen Zurückhaltung eine gewisse Eigenbrötelei die entscheidende Rolle, indem jeder Teilhaber allenfallsige wirkliche größere Opfer an schwereren Schiffen lieber den anderen zumutete. Das bisherige Guthaben der österreichisch-ungarischen Flotte an erzielten materiellen und moralischen Erfolgen wirkte weiter.

In Würdigung der Wichtigkeit der neuen Aufgaben im äußersten Süden hatte Großadmiral Haus schon vor dem Angriff auf den Lovcen das Kreuzerflottillen-Kommando, dem der größte Teil der Torpedo- und U-Boots-Flottillen unterstand, nach dem Golfe von Cattaro verlegt, dessen Kommandanten, Vizeadmiral Fiedler, mit den notwendigen erweiterten operativen Vollmachten ausgestattet und mit dem seemännisch-militärischen Schutze des Seeverkehrs in den süddalmatinischen und albanischen Gewässern beauftragt, wozu auch die schon vorstehend besprochenen Vorsorgen für den Küsten- und Hafendienst gehörten. Die wahrzunehmenden Pflichten des Kreuzerflottillenkommandos waren vielseitig genug. Ihm unterstellte Einheiten führten im Laufe des Jahres 1916 auch drei Beschießungen der italienischen Küstenbahn bei S. Vito, Giuglia nova und der Luftschiffstation bei Molfetta sämtlich mit gutem Erfolge und ohne eigene Einbußen aus, gegnerische Seestreitkräfte zeigten sich entweder gar nicht oder zu spät und zaghaft.

Seitens des A.O.K. war ursprünglich gelegentlich der Aufnahme der Offensive aus Südtirol auch an eine demonstrative Aktion der Flotte gedacht worden. Großadmiral Haus machte jedoch geltend, daß ein rein demonstratives Auftreten etwa gegen die Seefestung Venedig keinerlei tatsächlichen, mit dem immerhin beträchtlichen Munitions- und Kohlenaufwand in angemessenem Verhältnisse stehenden Erfolg verspreche, es überdies unumgänglich nötig wäre, für die Sicherung der demonstrierenden großen Schiffe gegen die seit dem 24. Mai 1914 wesentlich verstärkte italienische Verteidigung (Erweiterung und Verdich-

tung der Minenfelder, Vermehrung der italienischen U-Boote) ein so starkes Aufgebot von Torpedofahrzeugen und -booten heranzuziehen, daß der Schutz des eben aufgenommenen Seeverkehrs nach Albanien einige Zeit nicht mehr verbürgt werden könnte. Die Demonstration der Schiffe entfiel hierauf und wirkte die Kriegsmarine anläßlich der Eröffnung der Offensive nur durch Seefliegergruppen bei einer gegen Venetien gerichteten Unternehmung der Heeresflieger mit.

Unsere gegen die Verbindung Valonas mit den italienischen Häfen und die Sperrung der Otrantostraße gerichtete ununterbrochene U-Boots-Tätigkeit diente in letzter Folge der Entlastung der im Süden operierenden Truppen und wies einige angesichts des zu ihrer Verhinderung entfalteten gegnerischen Kräfteaufgebots nicht zu unterschätzende Erfolge, wie die Versenkung je eines italienischen Hilfskreuzers und Transportdampfers, der Zerstörer „Impetuoso", „Renaudin" und „Fourche" auf. Im Juli gelang es auch dem Kreuzer „Novara", bei einem Vorstoße in die Otranto-Straße, mehrere der dort tätigen, meist englischen Ueberwachungsdampfer zu versenken und andere zu beschädigen. Hingegen verloren wir im Mai „U 6", Linienschiffsleutnant von Falkhausen, das in der Enge von Otranto in ein Netz geriet und von der eigenen Bemannung abgesprengt wurde, und im Oktober „U 16", Linienschiffsleutnant Zopa, das in der Otrantostraße zum Auftauchen genötigt, im Kampfe gegen feindliche Einheiten versenkt wurde. Von gegnerischer Seite wurden fortgesetzt Versuche gemacht, die Lösch- und Ladeoperationen vor Durazzo durch Offensivminen, Flieger- und Angriffe von Motorbooten mit Torpedoausrüstung zu stören. Zwei Dampfer fielen auch zum Opfer. Der durch Netzbarrikaden halbwegs gesicherte Ankerraum reichte nur für eine geringe Anzahl von Dampfern hin. Durch Wetter und andere Umstände war man aber fallweise genötigt, kurze Zeit Transporter auch außerhalb der Barrikade verweilen zu lassen. Dieses Detail und der Hinweis auf die Notwendigkeit, die zwischen Bänken und Riffen führende Zufahrt jedesmal vor dem Einlaufen von angekündigten Schiffen auf neue feindliche und vertriebene eigene Minen hin zu untersuchen, mögen ein Streiflicht auf die mancherlei Schwierigkeiten werfen, mit denen die Abwickelung des Hafendienstes und die Einhaltung des Be-

wegungsplanes verbunden waren. Länger andauerndes schlechtes Wetter und der auch durch die als Wellenbrecher wirkenden versenkten Schiffe nur wenig abgeschwächte Seegang schufen dort zeitweilig für die Versorgung Albaniens geradezu kritische Lagen. Sie glücklich überwunden zu haben, ist Verdienst des Kreuzerflottillenkommandos.

Gegnerische U-Boots-Unternehmungen gegen Cattaro, in der mittleren und nördlichen Adria, endeten mit dem Verluste von insgesamt vier Booten, und zwar je einem englischen und französischen, ferner zwei italienischen, darunter auch „Giacinto Pullino", unter dessen gefangen genommener Besatzung der Ueberläufer Sauro entdeckt und der wohlverdienten Strafe zugeführt wurde. Durch feindliche U-Boote kamen unsere Torpedofahrzeuge „Csepel" und „Magnet" zu Schaden, konnten aber bald wieder ihren Dienst aufnehmen.

Im Sommer 1916 liefen aus verschiedenen Quellen Nachrichten über angeblich beschlossene, gewaltsame Angriffe auf Cattaro ein, das als Ausgangspunkt des U-Boots-Handelskrieges im Mittelmeer noch erhöhte Bedeutung gewonnen hatte, doch erwiesen sie sich schließlich als feindlicherseits verbreitete Tendenznachrichten — in ihrer Art ein Gegenstück zu den famosen „zuverlässigen" Nachrichten des vergangenen Jahres über gegnerische Flottenaktionen an der istrianischen Westküste, mit denen man Flottenteile in minenverseuchte Räume locken wollte.

Bei dieser Gelegenheit darf nicht unerwähnt bleiben, daß die nähere Berührung mit der ausgesprochen feindseligen Bevölkerung Montenegros und den zumeist höchst unzuverlässigen albanischen Küstenbewohnern das Hinaussickern von Informationen trotz sorgfältigster Gegenmaßnahmen unvermeidlich machte. Was noch schlimmer, reichen die Anfänge von außen geschürter Umtriebe, die später zu so traurigen Folgen führten, zweifellos zum Teile auch schon auf die gleiche Gelegenheit zurück.

Wie der Dezember des Vorjahres, endete auch der des Jahres 1916 mit einem diesmal von drei Torpedofahrzeugen unter Führung des Korvettenkapitäns Novotny gegen die Otrantostraße gerichteten Vorstoß, wobei zwei Netzdampfer zerstört wurden, und einem glücklichen verlustlosen Rückzugsgefecht gegen doppelte Uebermacht, in dessen Verlauf zwei feindliche Zerstörer in Brand geschossen wurden.

An dem von deutschen U-Booten im Mittelmeere mit großen Erfolgen geführten Handelskrieg teilzunehmen, blieb den nach Zahl und Größe noch immer kaum für die Aufgaben der Küstenverteidigung und des Schutzes des Nachschubdienstes für das Heer ausreichenden eigenen U-Booten im Jahre 1916 versagt.

Im Jahre 1916 waren die österreichisch-ungarischen Seeflieger angriffsweise äußerst erfolgreich tätig. Im Süden bildete Valona ein dankbares Angriffsziel, von dem sich die von Linienschiffsleutnant Konjovic geführte Staffel von Cattaro auch durch die ständig vermehrten Abwehrbatterien nicht abhalten ließ. Seeflugzeug „L 135", Führer Fregattenleutnant Zelezny, vernichtete in der Nähe von Spitze d'Ostro das französische Unterseeboot „Foucault". Im Norden wurden der Flugplatz Jesi bei Ancona, namentlich aber die militärischen und die Bahnanlagen von Venedig-Mestre wiederholt mit bestem Erfolge angegriffen, die Flughalle Campalto samt einem Luftschiff zerstört und von dort ausgehende Truppenverschiebungen empfindlich gestört. Im Herbst zerstörten Seeflieger in Nachtangriffen eine erhebliche Anzahl von Motorbooten im Becken von San Marco, einen ganzen Park von eben fertiggestellten Lagunenfahrzeugen sowie die Werfte in Chioggia. Kaiser Karl erließ alsbald nach Uebernahme des Armee-Oberkommandos einen Befehl, mit dem alle über die unmittelbare Kampfzone an der Isonzofrant ins Venezianische reichenden Fliegerunternehmungen an seine fallweise zu erbittende Genehmigung gewiesen waren — also für die Mehrzahl der in Betracht kommenden Fälle ein Verbot. Mit dieser auf vatikanischen Einfluß zurückzuführenden Anordnung ergab sich der Verzicht darauf, fortan in die Vorgänge des wichtigsten und unserer Land- wie Seefront räumlich nächsten Waffen- und Ausrüstungsplatzes fortlaufend Einsicht zu nehmen und dessen Tätigkeit in wichtigen Augenblicken zu stören.

Das vierte Kalenderkriegsjahr 1917 stand unter dem Zeichen des auf allen Bedarfsgebieten eintretenden, in jäh auffteigendem Bogen immer fühlbareren Mangels. Das Gebot nach strafferer Zusammenfassung und Anspannung aller Kräfte des Reiches gestaltete sich immer dringender, aber auch in seiner Ausführung schwieriger. Beides drängte dahin, unseren Gegnern die Heran-

ziehung der damals noch überreichen Hilfsmittel des ganzen ihnen durch Beherrschung der Meere offenstehenden Erdballs zu unterbinden oder doch wesentlich zu erschweren. Hierin konnte ein einziges Mittel, der uneingeschränkte und durch die von unseren Gegnern begangenen unerhörten Brüche des Völkerrechtes zum Notrecht gewordene U-Boots-Krieg allein noch einen gewissen Ausgleich bringen. Beim Abwägen aller Möglichkeiten hatte kein Zweifel darüber bestanden, daß die Erklärung des rücksichtslosen U-Boots-Handelskrieges auch der Anlaß für Amerikas offenen Eintritt auf die Seite der Ententemächte sein könne und wahrscheinlich auch sein werde. So wie die Dinge lagen, mußte auch diese Möglichkeit — durchaus nicht leichten Herzens — in den Kauf genommen werden, sollte der Titanenkampf der Mittelmächte um das Leben ihrer Völker, in den die hämische Antwort der Gegner auf das Friedensangebot des deutschen Kaisers vom Dezember 1916 wieder ätzendes Gift gegossen hatte, nicht mit schmählicher Selbstaufgabe enden. Die überlegene gegnerische Seegeltung hatte bis nun verhindert, daß die zu Lande siegreichen Mächte den ihnen aufgezwungenen Verteidigungskampf in für beide Teile ehrenvoller Weise beenden konnten, so war es nur ein hartes aber folgerichtiges Gebot der Notwendigkeit, als letzten Ausweg zu versuchen, die Entente und mit ihr auch ihre Völker an der gemeinsamen Nährwurzel zu treffen. Gelang letzteres in ausreichendem Maße *), bevor noch Amerika eine große Truppenmacht aufstellen, ausbilden und nach Europa bringen konnte, so war eine siegreiche Beendigung des Krieges durch den Vierbund kaum mehr zu bezweifeln. Und vieles sprach für das Gelingen. Jedenfalls tat höchste Eile not, denn schon hatte, um nur einen gewichtigen Faktor im Rechenexempel des Welt-Schiffraums zu erwähnen, der amerikanische Schiffbau sich

*) Der amerikanische Admiral Sims enthüllt in seinem Buche „The Victory at Sea“, daß die eingeweihten englischen Kreise, Admiralität und Kabinet, im April 1917 die Lage Englands dahin auffaßten, daß wenn nicht bald ein bisher vergebens gesuchtes Mittel gegen die deutschen U-Boote gefunden werde, England und seine Alliierten spätestens am 1. November Frieden schließen müßten. Er selbst war über die wirklichen, der Öffentlichkeit ängstlich entzogenen Versenkungsziffern geradezu bestürzt. Eine gründlichere Bestätigung der schon vor Erscheinen seines Buches in die Öffentlichkeit gedrungenen, ähnlich lautenden Aussprüche englischer Persönlichkeiten ist nicht denkbar.

in großartigstem Stile zu entwickeln begonnen — das Versäumnis des Frühjahres 1916 *) zeigte sich schon deutlich!

Für den stets auf den letzten einfachen Grund alles Geschehens gerichteten Blick des Großadmirals Haus, der zudem die seltene Fähigkeit des bis ins Letzte dringenden Aufsuchens und kritischen Abwägens aller konkreten Faktoren besaß, bestand schon seit langem die Ueberzeugung, daß der uneingeschränkte U-Boots-Krieg kommen müsse und daher je eher gleichbedeutend sei mit desto besser. Von Kaiser Karl gegen Ende Januar zum entscheidenden Kronrate berufen, befürwortete er, in voller Uebereinstimmung mit dem damaligen Chef des österreichisch-ungarischen Generalstabes, Feldmarschall Frhr. von Conrad, den Anschluß an den von Deutschland geplanten Schritt mit dem vollen Gewicht seiner in Sachlichkeit aufgehenden Person.

Wenige Tage nach der Entscheidung, sich dem deutschen Vorgehen anzuschließen, raffte eine akut aufgetretene Erkrankung den genialen Großadmiral Haus weg — nach dem einstimmigen Urteil der Flotte der härteste Schlag, der sie treffen konnte!

Admiral Njegovan trat an seine Stelle; um ihn zu entlasten, wurde die Marinesektion selbständig gemacht; als nicht ganz drei Monate später deren Chef, Vizeadmiral von Kailer, der erprobte, verständnisvolle Mitarbeiter Haus', ebenfalls mit Tod abging, kehrte man zur altbewährten Organisation des Exekutive und Verwaltung in einer Hand vereinigenden Marinekommandos zurück, die — immer die tatsächlichen Größenverhältnisse der ganzen Kriegsmarine berücksichtigend — die beste Ausnützung aller Kräfte ermöglichte.

Der Beginn des uneingeschränkten U-Boots-Krieges erforderte naturgemäß eine weitere Beschleunigung in der nur schlep-

*) In Tirpitz' „Erinnerungen" ausführlich besprochen und seither auch mehrfach durch Engländer anerkannt. Schließlich sei auch der in österreichischen Blättern abgedruckte Brief des englischen Großadmirals Lord John Fisher vom Frühjahr 1916 an Tirpitz als Beitrag zur Beurteilung der ganzen Frage des U-Bootskrieges erwähnt, worin derselbe Lord Fisher, der die Neuorganisierung der englischen Flotte mit dem Hauptziele gegen Deutschland durchführte, seinem früheren, persönlich jedoch hochgeschätzten Gegenpart versichert, er hätte an Tirpitz' Stelle genau so wie dieser gehandelt, d. h. den schärfsten U-Bootskrieg befürwortet.

pend erfolgenden Ablieferung neuer, nach deutschen Plänen gebauter Boote. Schwere Sorge bereitete auch die Mehrlieferung von Betriebsstoffen für U-Boote an Deutschland, die Grundbedingung für deren gesteigerte Tätigkeit. Oesterreich-Ungarn änderte diesem Zwecke zu liebe die ganze Verarbeitung und wirtschaftliche Verteilung des Rohöles, was dem Hinterlande nicht geringe Opfer auferlegte. Die erhoffte Ausbeutung der vor der deutsch-österreichisch-ungarischen Besetzung durch die Entente nachdrücklichst zerstörten rumänischen Oelgruben verzögerte sich, da Wiederherstellungen und Neubohrungen langsamer als angenommen fortschritten. Schließlich wurden alle hier nur in ihren Hauptzügen skizzierten Schwierigkeiten überwunden und die Erfolge der ersten Monate verschärften U-Boots-Krieges übertrafen die vom deutschen Admiralstab errechnete Durchschnittsziffer von 600 000 Tonnen ganz wesentlich.

Wie erwartet, verdoppelten die Gegner ihre Abwehranstrengungen durch Heranziehung aller möglichen technischen Mittel. Schwere, mit Kontaktminen versehene Netze, teils an geeigneten Stellen verankert, teils durch eigene, meist von England beigestellte bewaffnete Dampfer geschleppt, ein Massenaufgebot mit schweren Unterwasserbomben und das Propellergeräusch getauchter U-Boote anzeigenden Horchapparaten ausgerüsteter schneller Fahrzeuge, Bewachung gewisser Seestrecken durch Flugzeuge und selbst Luftschiffe, beide mit Funkapparaten versehen und für Bombenabwurf eingerichtet, ein in steter Verbesserung befindliches System von Ueberwachungsschiffen und an der Küste aufgestellten Stationen, die die Notrufe angegriffener Schiffe abnahmen und mit Warnungen gleichzeitig auch Verhaltungsmaßregeln für einzelne oder unter Bedeckung fahrende Schiffe funkten, kurzum eine sinnreiche, vornehmlich unter englischer Leitung glatt und zuverlässig arbeitende Organisation umspannte die von Deutschland bekannt gemachten Sperrgebiete *) im Atlantik und Mittelmeer. Die Bewaffnung der Handelsdampfer mit leichten

*) Die der Rücksicht auf Neutrale entsprungene Bekanntmachung von Sperrgebieten und von als Zugänge zu neutralen Häfen freigelassenen Streifen war in gewisser Beziehung ein Fehlgriff, indem sie der zu Kriegsbeginn von den Engländern völkerrechtswidrig geübten Statuierung von „Kriegszonen" an Stelle der allein gestatteten effektiven Blockade ungewollt eine nachträgliche mittelbare Anerkennung gab.

und mittleren Geschützen zwang die U-Boote, fortan nur mehr mit Torpedos anzugreifen, wodurch unter Umständen ihre Kreuzungsdauer beträchtlich verkürzt wurde; andererseits wurden durch jene schätzungsweise 12 000 Geschütze und entsprechend viele Mannschaften gebunden, ein ganz ansehnlicher Material- und Kraftaufwand, der zum großen Teile den Landfronten unserer Gegner entzogen wurde. Auffällig trat jedoch in Erscheinung, daß ab Sommer 1917 fast nur mehr von Zerstörern geleitete Convois verkehrten, die erfolgreich anzugreifen, natürlich viel schwerer fiel.*)

Auch in der Straße von Otranto waren die Sperrmaßnahmen sehr fühlbar verschärft worden, das Durchbrechen wurde den deutschen und österreichisch-ungarischen U-Booten immer schwerer. Am 24. April hatten einige unserer Torpedoboote daselbst einen italienischen Dampfer versenkt und dabei auch einige Anhaltspunkte über die Gruppierung der Abwehrkräfte gewonnen. Am 15. Mai gingen die drei Kreuzer „Novara", „Helgoland" und „Saida", getrennt von ihnen die von Korvettenkapitän Prinz Liechtenstein geführten Torpedofahrzeuge „Csepel" und „Balaton" bei Nacht gegen die Sperrzone vor. Der Erfolg war ein sehr befriedigender. Nach gegnerischen Angaben wurden 14 vor Netzen liegende Ueberwachungsdampfer, je ein italienischer Handelsdampfer und Torpedobootszerstörer vernichtet. Eigenen Beobachtungen zufolge wurden außerdem weitere 6 Ueberwachungsdampfer und 2 Handelsdampfer in Brand geschossen.

Wie erwartet trafen beide Gruppen auf dem mit höchster Fahrtleistung zu bewirkenden Rückmarsche auf überlegene, aus Brindisi und Valona herbeigeeilte Kräfte, bestehend aus italienischen, französischen und englischen Kreuzern und ganz modernen großen Zerstörern. Während es der weniger tief vorgedrungenen und daher auch etwas früher umgekehrten Fahrzeugsgruppe alsbald gelang, unter heftigem Kampfe ohne Schaden und Verluste ihre Verfolger in der Nähe von Durazzo abzuschütteln, dessen Marine-Batterie auch zum Feuern kam, hatten die von

*) Admiral Sims weist nach, daß die prinzipielle Einführung des obligatorischen Geleitzug-Systems die wirksamste, ja die entscheidende Maßnahme zur Herabminderung der Versenkungen darstellt. Wir können nicht umhin, seiner Ansicht zuzustimmen.

Linienschiffskapitän von Horthy geführten Kreuzer ein mehrstündiges, scharfes Gefecht gegen die vor ihnen stehenden Kreuzer und von achter nachdrängenden großen Zerstörer zu bestehen, in dem weniger die immerhin wesentliche Ueberzahl des Gegners als die Ueberlegenheit der feindlichen Kaliber fühlbar wurde.

Auch ein gegnerisches U-Boot wurde angetroffen, kam jedoch nicht weiter in Betracht. Beiderseits traten auch Flieger in Aktion, die Meldungen der eigenen hatten den Führer der Kreuzergruppe noch vor dem Sichten über die Position des Gegners unterrichtet. Der Geschützkampf hatte seinen kritischen Höhepunkt durch einige die Undienstbarkeit der Maschinen von „Novara" verursachende Treffer erreicht, so daß „Saida" den Kreuzer in Schlepp nehmen mußte, während „Helgoland" allein kämpfend dieses Manöver deckte, als das Flaggenschiff „St. Georg" des Kreuzerflottillenkommandanten, Kontreadmirals Hansa, gefolgt von „Budapest" und einigen Torpedobooten am Horizont sichtbar wurde. Die gegnerischen, von einem italienischen, auf dem englischen Kreuzer „Dartmouth" eingeschifften, Admiral geführten Schiffe wendeten in diesem Augenblick ab und verschwanden mit hoher Fahrt gegen Süden.

Die am meisten in Mitleidenschaft gezogene „Novara" erlangte binnen 10 Tagen wieder volle Gefechtsfähigkeit, die beiden anderen Kreuzer hatten nur geringfügige Schäden; die Personalverluste unserer Schiffe betrugen 17 Tote und 54 Verwundete, unter letzteren auch Linienschiffskapitän v. Horthy.

Das gegnerische Führerschiff wurde von einem deutschen, auf Wartestellung abgegangenen U-Boote torpediert, erreichte jedoch, von den übrigen Kreuzern unterstützt, Brindisi.

Die ganze mit ebensoviel Voraussicht als Schneid durchgeführte Unternehmung erleichterte die Bewegungen unserer und der verbündeten Unterseeboote für einige Zeit ganz wesentlich. Die von den zerstörten Überwachungsdampfern mitgebrachten 72 englischen Kriegsgefangenen verhielten sich zwar sehr zurückhaltend, ihre spärlichen Aussagen ergaben aber immerhin einige für die Zukunft wertvolle Anhaltspunkte.

Am 25. Mai traten zum ersten Male, bisher in den Lagunen verborgen gehaltene Monitoren mit schwerer Armierung zur Unterstützung des italienischen Angriffes gegen unsere Höhenstellungen westlich von Triest in Tätigkeit. Seefliegerangriffe

und das Vorgehen eines zur örtlichen Verteidigung von Triest gehörenden kleinen U-Bootes veranlaßte sie zwar zum baldigen Rückzug in ihren Schlupfwinkel, doch erschienen sie gelegentlich der folgenden Isonzoschlachten regelmäßig wieder. Ihr Erscheinen war eine dem Verbot von Fliegeraktionen gegen Venedig zuzuschreibende Ueberraschung gewesen; einmal in den Lagunen eingenistet, war ihnen vorläufig von See aus, wegen der schon besprochenen Fahrwasser- und Minenverhältnisse im Golfe von Triest, nicht beizukommen.

In den ersten Tagen Juni sank Torpedofahrzeug „Wildfang" in der nördlichen Adria infolge einer Explosion, deren Ursache, ob Mine oder Torpedoschuß, unaufgeklärt geblieben ist.

An Stelle früherer, wenn auch fruchtloser Tätigkeit zur See trat im Sommer 1917 eine äußerst rege der italienischen Flieger gegen Pola und späterhin Triest. In mondhellen Nächten erschienen ganze Geschwader wiederholt über Pola und belegten Stadt und Hafen stundenlang mit Bomben, die aber hauptsächlich an Privatbesitz in der Stadt Schäden anrichteten, während jene an militärischen Objekten geringfügig, die Schiffe jedoch überhaupt unversehrt blieben. Zur Abwehr griffen eigene Flieger, Schiffs- und Land-Artillerie ein. Erst nachdem sich diese italienischen Angriffe wiederholt hatten, konnte die Erlaubnis Kaiser Karls zu Vergeltungsflügen gegen Venedig erwirkt werden; die Schonung der Gotteshäuser und hervorragender Kunstdenkmäler wurde auch diesmal strenge aufgetragen — sie war von unseren Seefliegern von Anbeginn an gewissenhaft geübt worden.

Während der 11. Isonzoschlacht im August demonstrierten italienische leichtere Fahrzeuge in der Nähe von Kap Salvore, zogen sich jedoch beim Erscheinen unserer Torpedoboots-Verbände alsbald wieder zurück.

Da eine handstreichartige Unternehmung gegen das Gebiet von Triest aus den Lagunen heraus in Verbindung mit den Fliegerangriffen nicht ausgeschlossen war, wurden im September die im Golf von Cattaro nicht mehr benötigten alten Küstenverteidiger „Wien" und „Budapest" nach Triest gesandt; nunmehr wendeten die italienischen Angreifer ihre Aufmerksamkeit von der Stadt ab und den beiden Schiffen zu. „Wien" erlitt tatsächlich durch eine unter Wasser krepierende Bombe Schäden,

die aber bald behoben waren und nur eine vorübergehende Abwesenheit von Triest bedingten.

Im Herbst 1917 erfolgte der erste und für dieses Jahr auch einzige Angriff eines italienischen Fluggeschwaders auf den Golf von Cattaro, der nur unbedeutenden Schaden im waldigen Gelände und an zwei Torpedobooten stiftete. Er hatte nur den Erfolg einer Warnung; die Flottillen wurden mit größeren Zwischenräumen, gewisse Vorratsschiffe in ganz abgeschiedenen Buchten vor Anker gelegt.

Die Mitwirkung der Flotte an der siegreichen Offensive gegen Italien beschränkte sich den gegebenen Umständen entsprechend im Vorbereitungsstadium auf eigene demonstrative Schiffsbewegungen an der istrianischen Küste, um die Aufmerksamkeit auf den an das Meer gelehnten Flügel zu lenken, und die Bereitstellung einer kleinen, für Transportzwecke gedachten Lagunenflottille.

Erst als die italienische Heeresfront ins Wanken geriet, konnten wegen der bestehenden Minenverseuchung Torpedoboote allein an der Sdobba durch Geschützfeuer eingreifen und am 1. November Grado durch gelandete Marinetruppen besetzt werden. Nun folgte die Aufräumung der Minenfelder und Freimachung der von den Italienern bei ihrem überstürzten Rückzuge durch Versenkung alter Fahrzeuge verlegten Zugänge zu den Lagunen. Bei der Verfolgung fiel den Lagunenkanälen große Bedeutung als eigener Nachschubsweg zu, doch erwiesen sich in den an schlechtem Wetter reichen Monaten November und Dezember bald die Schwierigkeiten der Wind und Seegang aus der Osthälfte der Windrose schutzlos ausgesetzten und daher öfters unbenützbaren Zufahrten von Triest her.

Die Seeflieger *) von Triest beteiligten sich ebenso wie in den vorangegangenen Abwehrschlachten westlich der Hermada so auch nun bei der Vertreibung der Italiener vom Karstplateau Dobrdo durch äußerst schneidige Tag- und Nachtangriffe, wo-

*) Unserem gesamten opfermutigen und unvergleichlich tüchtigen Seefliegerkorps die schuldige Ehrung zu erweisen, gebricht es hier leider an Raum. In Angriff und Verteidigung, in zäher unermüdlicher Erfüllung täglicher Pflichten, in initiativem Vorgehen und geistesgegenwärtiger Ausnützung tausenderlei Lagen hat es — freilich auch mit heldenmütiger Aufopferung — Taten vollbracht, deren würdige Schilderung Bände füllen würde.



bei sie durch unbekümmertes tiefes Herabgehen den italienischen Truppen schwere Verluste beibrachten. Auch an der Verfolgung nahmen sie in den ersten Tagen teil.

Das Vorgehen unseres linken Heeresflügels wurde nach Möglichkeit von der Seeseite her durch „Wien" und „Budapest", dann eigens zu diesem Zwecke aufgebotene leichtere Verbände unterstützt. Bei der erfolgreichen Bekämpfung italienischer Batterien bei Cortellazzo traten ihnen feindliche aus Venedig kommende Seestreitkräfte entgegen, die sich jedoch nach Wechslung einiger Lagen wieder zurückzogen. Als unsere Offensive an der Piave Halt machte, beschränkte sich die Aufgabe der Flotte nur mehr auf die Freihaltung des Seeweges bis zu den Einbruchstellen in die Lagunen und Sicherung der Transporte ähnlich wie an der albanischen Küste. Die eigenen Truppen in ihren Kämpfen an der untersten Piave durch Geschützfeuer zu unterstützen, wurde zwar versucht, mußte aber der zu großen Entfernung halber bald aufgegeben werden.

Die Untätigkeit unserer Gegner zur See während der ganzen Zeit von Ende Oktober bis Jahresschluß fällt auf, — es ist gewiß keine wohlfeile nachträgliche Bemerkung, daß ein mit dem Einsatz bedeutender Kräfte vorgenommener ernster Vorstoß, gleichgültig, ob im Süden oder im Norden der Adria, unbedingt eine für Italien günstige Rückwirkung, wenigstens im Innern gehabt hätte, w e n n ihm auch nur ein örtlicher Erfolg beschieden gewesen wäre. Haben die Gegner an der Möglichkeit des letzteren gezweifelt oder den Einsatz gescheut? — Tatsache ist, daß die österreichisch-ungarische Flotte seit Beginn des Vormarsches zu Lande irgendeiner größeren Abwehr-Kampfhandlung gewärtig stand.

Die Enthaltsamkeit besonders der italienischen Flotte im Einsatz großer Schiffe ging mit der Entwicklung ihrer Werkzeuge für den Kleinkrieg Hand in Hand. Motorboote mit Torpedoausrüstung wurden von der durch die reichen Hilfsquellen der Verbündeten gespeisten Industrie in wachsender Zahl und stetig verbessert geliefert — unsere eigene war durch den bitteren Mangel an Material, das kaum mehr für die dringendsten Reparaturen reichte, verhindert, eine ähnliche Waffe zu liefern. Leider verursachte ein solches kleines Fahrzeug, das am 10. Dezember bei regnerischer dunkler Nacht hinter die Wellen-

brecher des neuen Hafens von Triest eindrang, den ersten größeren Verlust, indem es „Wien“ durch Torpedoschuß versenkte.

Im Jahre 1917 war endlich die Zahl unserer U-Boote so weit erhöht worden, daß sie sich mit gutem Erfolg am Kriege außerhalb der Adria zu beteiligen vermochten. Ihrer Größe entsprechend, erstreckte sich das Feld ihrer Tätigkeit auf den Golf von Tarent, die sizilianischen und die Gewässer zwischen dieser Insel, dem Kap Matapan und bis an die afrikanische Küste, wo eines von ihnen auch italienische Befestigungen beschoß. „U 30“, Kommandant Linienschiffsleutnant Fähndrich, ging während einer solchen Kreuzung verloren.

In der zweiten Jahreshälfte, d. i. im Juli traten die ersten Erscheinungen beginnender Lockerung der Disziplin bei den Bemannungen der schweren Schiffe in Pola auf. Sie äußerte sich in lauten Kundgebungen der Unzufriedenheit über die Unzulänglichkeit, besser gesagt Einförmigkeit der Verpflegung, die sich trotz aller Bemühungen nicht beheben ließ. Der Flottenkommandant erachtete Milde für angezeigter als die Verhängung von abschreckenden Bestrafungen und hoffte durch die angeordnete eingehende Belehrung und namentlich die Betonung des Vergleichs mit den ungleich größeren Härten, die ihre Kameraden an der Landfront gerade bezüglich Ernährung ertrugen, auf die Bemannungen beruhigend einzuwirken. Der Zeit nach fielen diese immerhin bedenklichen Erscheinungen mit der auf der deutschen Hochseeflotte vorgefallenen, offenen und mit Tätlichkeiten verbundenen Meuterei und Sabotage zusammen, die dort mit Strenge unterdrückt wurde. In beiden Fällen hat gewiß die operative Untätigkeit der großen Schiffe der vom Hinterlande her wirkenden Wühlarbeit Vorschub geleistet. Viel trauriger als jene lärmenden Kundgebungen wirkte aber die am 5. Oktober erfolgte schmähliche Flucht des Torpedobootes 11 zum Feinde, von Sebenico nach Recanati. Ein in der Geschichte der österreichisch-ungarischen Flotte unerhörter Fall, der nur durch die Überwältigung der beiden Offiziere zur Nachtzeit gelang, als das Boot für einige Stunden Ruhe einen ihm bestimmten Ankerplatz außerhalb des Hafens bezogen hatte.

Die an die siegreiche Offensive zu Lande geknüpften Hoffnungen der Flotte, auch ihrerseits sich betätigen zu können — winkte doch eine Zeitlang verlockend und verheißend die Mög-

lichkeit einer gemeinsamen Operation gegen Venedig! — besserten die Stimmung der Bemannungen und ließen die durch die oben erwähnten Fälle wachgerufenen Besorgnisse der Flottenleitung äußerlich in den Hintergrund treten. Allerdings nur äußerlich, denn, um guten Geist und Disziplin zu festigen, waren eingehende Nachforschungen nach dem Erreger des Übels im Zuge, ehe man sich zu einschneidenden Maßnahmen entschloß.

Das beginnende Jahr 1918 hatte, nachdem auch die von fast jedermann auf der Flotte insgeheim, aber desto liebevoller gehegten Hoffnungen auf Venedig unerfüllt blieben und dadurch ein Gefühl der Enttäuschung entstanden war, zu den aus dem immer drückenderen Materialmangel entspringenden noch zwei weitere Sorgen gesellt: auch in der Marine fehlte es an Menschenmaterial, namentlich fühlbar in der Arbeiterschaft der Seearsenale, und vom Hinterlande her drohte Zerfall! — Ein gegen Ende Januar ausgebrochener Streik der eigentlich nur formell militärisch organisierten Arsenalsarbeiter in Pola, begleitet auch von vereinzelten Kundgebungen von Schiffsbemannungen, wurde zwar bald gütlich beigelegt, da sich herausstellte, daß die Marineverwaltung den meisten der vorgebrachten Wünsche schon vorgearbeitet hatte, doch erwies sich schon damals der Einfluß der kriegsmüden Elemente des Binnenlandes, welche, entgegen den Bestrebungen der verantwortlichen Parteiführer, bald da, bald dort Ausstände hervorzurufen verstanden. In Pola kam für die gleich allen Militärs zu Wasser und zu Lande auf Ration gesetzte, hart arbeitende eigene, meist aus bodenständigen Elementen zusammengesetzte Arsenalarbeiterschaft noch der Vergleich mit den besser entlohnten und durch reichliche Liebesgabensendungen bevorzugten Arbeitern der deutschen U-Boots-Abteilung als Grund zur Unzufriedenheit in Betracht. Kurz nach der Beruhigung der österreichischen Arbeiter begann es jedoch auch unter der deutschen Arbeiterschaft zu gären, so daß sich die deutsche Marineleitung zur Entsendung einer eigenen Ueberwachungs-Abteilung nach Pola entschloß.

Eine im ersten Augenblick äußerst kritisch aussehende Situation wurde im Golf von Cattaro durch die am 1. Februar auf dem Flaggenschiffe „St. Georg", auf dem Depotschiffe „Gäa" und in den Landanstalten der Kriegsmarine in Kumbor-Gjenovic ausgebrochene und durch offene Bedrohung mit schwerem Geschützfeuer

auch schließlich auf die Torpedoflottille und die übrigen Marineanstalten übergreifende Meuterei geschaffen, als deren Beweggründe ungerechtfertigte Klagen über unzureichende Verpflegung, Bekleidung und Bedenkung mit Urlauben für die Mannschaft im Gegensatze zu den Offizieren vorgegeben wurden. Aufgebot von Truppen aus dem Kriegshafengebiete und Umgebung und der Einfluß der Offiziere auf den Einheiten der Torpedoflottille, denen es, dem Beispiele des Kommandanten des Kreuzers „Helgoland", Linienschiffskapitän Heyssler, folgend, gelang, letztere am zweiten Tage vom Herde der Bewegung wegzubringen, in der Bucht von Risano zu sammeln und von dort aus ein gemeinsames Vorgehen mit den Landtruppen gegen die Meuterer zu organisieren, an dem teilzunehmen sich auch der rangälteste Kommandant der anwesenden deutschen U-Boote erboten hatte, endlich das Eintreffen einer Schlachtschiffdivision aus Pola machten der Meuterei ein Ende, bevor noch 48 Stunden vergangen und die Gegner im Bilde über diese ihnen günstige Gelegenheit zu einem Ueberfalle waren. — Die meuternde Mannschaft hatte zwar — und dies sei ausdrücklich hervorgehoben — einen Tag nach Ausbruch der Meuterei erklärt, daß sie im Falle eines feindlichen Angriffes sofort wieder den früheren Befehlshabern Gehorsam leisten und ihre Pflicht gegen den Feind tun werde, doch trat schon wenige Stunden später ein pflichtvergessener Seefähnrich der Reserve unter der Vorspiegelung eines Einverständnisses mit den „Brüdern in Pola, in Frankreich, Rußland und Italien" mit dem Vorschlage hervor, er werde die Schiffe nach Italien führen. Der bessere Teil der Mannschaft wurde dadurch stutzig, und als eine Landbatterie das von Meuterern von seinem Posten in einer äußeren Bucht gegen den Ankerplatz von Gjenovic geführte Blockschiff „Kronprinz Rudolf" wirksam beschoß, ergab sich Unschlüssigkeit der Rädelsführer und damit der psychologische Moment für die Offiziere der Torpedoflottille, die Treuen und zeitweilig Eingeschüchterten wieder zur Ordnung zurückzuführen. Dem ehrlosen, von einer großen geschichtlichen Rolle phantasierenden Seefähnrich gelang es im letzten Augenblicke, mit einem Flugzeuge nach Italien zu entkommen. Die Gefahr war groß gewesen, denn eben waren im benachbarten Montenegro blutige Aufstände ausgebrochen, deren Niederwerfung nicht unbeträcht-

liche Kräfte erforderte, und wenn es dem Gros der Meuterer in den ersten 24 Stunden auch ernst mit der Versicherung gewesen sein mag, gegen den äußeren Feind kämpfen zu wollen, so ist die Verhütung größeren Übels doch nur dem Umstande zu danken, daß die von ihnen am zweiten Nachmittage an die sozialistischen Führer des In- und Auslandes, auch an den Grafen Michael Károlyi gerichteten Funksprüche offenbar weder an ihre Adresse noch zur Kenntnis oder mindestens nicht zum Verständnisse durch den Feind gelangten.

Als Folge der in großen Teilen der Kriegsmarine aufgetretenen disziplinären Mißstände wurden nun eine Reihe von neuen Maßnahmen getroffen. Admiral Njegovan wurde durch den durch seine schönen Erfolge als Kommandant kleinerer Verbände bekannten, gleichzeitig zum Konteradmiral beförderten Linienschiffskapitän von Horthy ersetzt, die Aktionsfreiheit des Flottenkommandos jedoch durch die Verfügung eingeschränkt, daß ihm Befehle für „größere Operationen durch den zur Allerhöchsten Disposition gestellten Flaggenoffizier zugehen werden", ferner die gesamte administrative Tätigkeit der Marinesektion in Wien zugewiesen, als Zwischenglied sowohl zwischen Flottenkommando als auch Marinesektion und dem Allerhöchsten Oberbefehle, d. i. also dem Kaiser und König selbst, ein dienstälterer Flaggenoffizier, Vizeadmiral von Keil, eingeschaltet. Ueber diese und damit zusammenhängende Reorganisationen wird noch an späterer Stelle einiges zu erwähnen sein.

Die Ausschaltung der offenkundig unbotmäßigen und der zweifelhaften Mannschaftselemente bedingte an und für sich die Abrüstung einiger größerer Schiffe wie „Monarch", „St. Georg", „Kaiser Karl VI.", deren Geschütze, soweit für Landzwecke brauchbar, der Heeresverwaltung übergeben wurden; die älteren drei Schlachtschiffe der „Habsburg"-Klasse mußten gleichfalls außer Dienst gestellt werden, um den Bedürfnissen der Torpedo-, der U-Boots-Flottillen und schließlich auch den Aufgaben in der unteren Donau, im Schwarzen Meere und sogar in den russischen Flüssen nachzukommen, ein kleiner Teil der frei gewordenen Mannschaften ging zur Deckung des dringendsten Bedarfes an Arbeitern in die Marine-Arsenale ab.

Schließlich blieben von schweren Schiffen nur zehn Schlachtschiffe, diese vorläufig noch in Pola vereint, die leichten raschen

Kreuzer, die Torpedo- und U-Boots-Flottillen im Dienste, doch war schon seit Jahresbeginn eine numerisch allerdings sehr bescheidene, doch bald mit gutem Erfolg arbeitende U-Boots-Suchflottille aufgestellt worden.

Der Entschluß zur Abrüstung größerer Schiffe war durch die andauernde Untätigkeit der gegnerischen Flotte von Schlachtschiffen und Panzerkreuzern erleichtert worden, von denen die französischen und gelegentlich auch einige englische Einheiten, seit dem erzwungenen Beitritte Griechenlands zur Entente, auf Korfu basiert, eine in jeder Hinsicht vortreffliche Ausfallsstellung gegen die Adria eingenommen hatten.

Das zuerst von der englischen Flotte in der Nordsee gegebene Beispiel, sich unter Vermeidung eines Einsatzes eigener Schlachtschiffe gegen Küstenbefestigungen, auf die Beobachtung und das Inschachhalten der deutschen Hochseeflotte, die dichte Abschließung der Seestraßen und den Kleinkrieg zu beschränken und so ihre erdrückende Uebermacht aus der Ferne und durch die Zeit wirken zu lassen, war, wie der Verlauf der vier Kriegsjahre klar erwies, auch in der Adria Oesterreich-Ungarn gegenüber zum Grundsatze erhoben worden. An Abwehrmitteln gegen die schwer empfundenen U-Boots-Operationen aus der Adria heraus sparten unsere Gegner nicht und eine italienische offizielle Propagandaschrift nennt, um nur eines herauszugreifen, die Zahl der meist Netze führenden Ueberwachungsdampfer allein mit 2000!

Die feindlichen U-Boots-Operationen erstreckten sich nicht nur auf unsere Seeverbindung mit Albanien, wo ihnen im Februar der Truppen transportierende Dampfer „Linz" zum Opfer fiel, sondern auch auf die mittlere und nördliche Adria einschließlich des Quarnero und Quarnerolo, für welch letztere navigatorisch schwierigere Gebiete die Italiener an ihren dort von altersher tätigen Fischern, den Chioggioten, und wohl auch an Ueberläufern ausgezeichnete Lotsen in mehr als hinreichender Zahl zur Verfügung hatten. Trotzdem blieben ihre tatsächlichen Erfolge dank der Tätigkeit der österreichisch-ungarischen U-Boots-Suchflottille auch im Jahre 1918 recht bescheiden. Letztere hat mehrere Versenkungen feindlicher U-Boote durch schwere Unterwasserbomben zu verzeichnen. Da die geglückte Vernichtung eines getauchten Bootes jedoch gewöhnlich nur durch das Er-

scheinen von ausgedehnten Oelflecken erkennbar wird, so fehlen verläßliche Daten über Flagge, Namen und wohl auch Zahl der von unseren Suchern außer Gefecht gesetzten gegnerischen U-Boote. Trotz der begreiflichen Verschwiegenheit der Gegner über diesen Punkt liegen aber ziemlich sichere Anhaltspunkte dafür vor, daß wir eine weit größere Anzahl als die bisher mit fünf angenommenen Versenkungen erzielt haben, denen gegenüber der Verlust des zur Suchflottille gehörenden Dampfers „Pelagosa" nicht schwer in die Wagschale fällt.

Einen Beweis, daß der Unternehmungsgeist noch immer, trotz Verhetzung und Widerwärtigkeiten vieler Art, fortlebte, bot der an sich zwar in kleinem Maßstabe gehaltene aber kühne Handstreich gegen Ancona im Frühjahr. Auf die zuverlässige Nachricht, daß mehrere U-Boote dort lagen, wurde eine Abteilung sich freiwillig Meldender mit Linienschiffsleutnant Veith an der Spitze mit der Bestimmung gebildet, in der Nähe von Ancona zu landen, sich in den Hafen einzuschleichen und die U-Boote mit Handgranaten und Sprengbüchsen unbrauchbar zu machen. Der Anschlag schlug zwar fehl, da die kleine Gruppe zu weit nördlich gelandet, einen Tag verlor und die U-Boote inzwischen ausgelaufen waren. Nach einem Nachtmarsch am hellen Tag in Ancona eingetroffen, wurde die Gruppe erst im Hafen selbst als feindliche erkannt und gefangen genommen.

Die neuerlichen Erschwernisse für das Durchkommen der eigenen und deutschen U-Boote durch die Otranto-Straße bewogen den neuen Flottenkommandanten, wieder eine Entlastungsaktion größeren Stils mit Aufgebot einer zahlreichen Stoßgruppe rasch laufender Einheiten vorzubereiten, die dann auf ihrem Rückzuge von Schlachtschiffen aufzunehmen gewesen wären. Diesmal war der Einsatz der schnellsten Schlachtschiffe geboten, denn man mußte damit rechnen, daß die Gegner, aus den Erfahrungen des Gefechtes am 15. Mai 1917 die Lehre ziehend, stärkere Kräfte diesmal also Panzerkreuzer, aufbieten würden, um zumindest einen Ueberfall auf die Kette der Ueberwachungsfahrzeuge führenden Kreuzer und Fahrzeuge unterwegs zu verhindern. Der neuen Organisation gemäß mußte der Flottenkommandant unter Darlegung seines Operationsplanes erst die Genehmigung seines obersten Kriegsherrn einholen, ehe er an die eine gewisse Zeit beanspruchenden Vorbereitungen



edofah
iffe Ty
waren
chtschiff
zwischen
zugehen
inem zur
unkte ein-
fahrt von
Geleite der
nien nicht
hr wenige
mit dem
äftigt ihre
Juni bei
ca befand,
der Lauer
rpedos an-
ff in einen
Bruches auf-
Bemannung
m Ereignisse
as Unterneh-
hwerte zwar
lärung durch
wirken, als
und somit die
von einem der
Funkenmeldung
von Korfu her
daraufhin gab
das ganze Unternehmen.
unangefochten nach Pola
kleinen Mitteln versucht
ein Großes Aufgebot
umschriebenes Konzept paſ-
ſend. Dem bitteren Hange, alle Wechſelfälle des Krieges auf Rech-
nung von Verrat oder zumindeſt einer ſträflichen unbedachten
Äußerung zu ſetzen, wurde auch diesmal gefrönt und dabei dar-

auf angespielt, daß der Kreis der Mitwisser infolge der Bemüßigung, erst in Baden die Erlaubnis einzuholen, für eine überraschende Aktion zu groß geworden sei. Solch unbegründeter, nur hysterisch anwidernder Ausstreuung den Boden zu entziehen, genügt aber eine einfache Tatsache: das italienische Motorboot, das am 10. Juni den „Szent István" torpedierte, war nach Angabe seines Führers schon ein volles Monat Nacht für Nacht in der Nähe von Gruica, wo sich einige Routen zwischen wichtigen Punkten der Nordadria und nach dem dalmatinischen Inselgebiet kreuzen, auf der Lauer gelegen! Alles andere erklärt sich von selbst. Es sah die „Viritus unitis"-Gruppe, kam zwar nicht zur Lanzierung, brachte aber die hochwichtige Meldung noch am 9. Juni früh in seinen Heimathafen, von wo aus sie unverweilt ihren Weg nach Brindisi, Valona und Korfu nahm. „Zwei österreichisch-ungarische Dreadnoughts bei Gruica mit Südkurs gesichtet" — das mußte wohl genügen, um die Hornisse ausschwärmen zu lassen. Auch die Zeit, wann unser aufmerksamer Vorposten den Anmarsch der französischen Flotte gewahr wurde, stimmt vollkommen mit dieser natürlichen Erklärung.

Zum ersten Male und gerade bei einem Akte der Vorsicht, die den zeitlich getrennten Marsch der vier kostbaren Dreadnoughts diktierte, hatte den jungen schneidigen Admiral das zum Kriegshandwerk einmal unentbehrliche Glück verlassen — es wendete sich ganz entschieden von unseren Waffen!

Die belebende Wirkung, welche das Bevorstehen einer größeren Aktion auf die Flotte ausgeübt hatte, verflüchtigte sich mit ihrem Aufgeben, der Verlust des schönen Schlachtschiffes trug dazu bei, gedrückte Stimmung zu schaffen und den Boden für die aus dem Hinterlande immer dichter herannahenden Keime der Kriegsmüdigkeit noch aufnahmsfähiger zu machen. Und wieder erweisen sich die kleineren Einheiten, die man mit durchwegs erfolgreichen Scharmützeln verbundene Züge an die [illegible]erische Küste unternehmen ließ, gegen das Verhetzungsgift [illegible] als die zur Untätigkeit verurteilten großen Schiffe. Die U-Boots-Flottillen bewiesen fortdauernd ihre stille [illegible] innerhalb und außerhalb der Adria, letztere auch trotz Hindernisse in der Enge von Otranto. „U 23", Linienschiffsleutnant Bézard, ging im Februar in der südlichen



„U 20", Linienschiffsleutnant Ludwig Müller, in [illegible]
nördlichen Adria, beide spurlos, in Verlust. [illegible]
Massenhafte, sich zeitweilig mehrmals täglich an [illegible] sie richte[illegible]
an derselben Stelle wiederholende [illegible] Erfolg[illegible]
dauerten während der günstigen [illegible] Stützpunkten befind[illegible]
keinen erheblichen Schaden an und [illegible] Cattaro [illegible] Ge[illegible]
zielten englische, aus den südital[illegible] einem Dar[illegible]
mende Flugzeuge gegen die im Golf [illegible] geriet. In[illegible]
Fahrzeuge und Objekte, bis ihr Führer [illegible] aus. [illegible]
sturm überrascht, in unsere Gefangenschaft [illegible] gerichtet, d[illegible]
blieben auch die englischen Fliegerangriffe [illegible] im Vorj[illegible]
wurde zwar kein nennenswerter Schaden als [illegible]
auf, daß die Luftangriffe merklich besser [illegible]
führt waren *).

Unsere eigenen Seeflieger blieben der Hauptsache [illegible]
der Abwehr und Aufklärung tätig, die in der Nord[illegible]
fen wie bisher auch zur Unterstützung an der Land[illegible]
von den dalmatinischen Seeflugstationen wurden Ra[illegible]
die apulische, für die Wasserversorgung Tarents wich[illegible]
ferleitung und Elektrizitätswerke unternommen, die [illegible]
ziemlich weit landeinwärts lagen.

Die Vorbereitungen zu größeren, in Albanien [illegible] für
malariafreie Jahreszeit geplanten Heeresoperationen [illegible] erforde[illegible]
ten schon seit Frühjahrsende gesteigerten Schiffsverk[illegible] und da[illegible]
her vermehrte Sicherheitsmaßnahmen, um die sich [illegible] große
Beharrlichkeit feindlicher U-Boote und auch Flie[illegible] in An-
griffen auf die Geleitzüge abzuwehren. Kommodore Heyß-
ler, der Führer der im Golf von Cattaro unterhaltenen Flotten-
abteilungen, reorganisierte trotz aller im Materiellen gelegenen
Schwierigkeiten den Geleitdienst erfolgreich nach neuen Gesichts-
punkten, die er aus den Erfahrungen einer 2½jährigen Dienst-
leistung in verschiedener Verwendung in Süddalmatien gewon-
nen hatte.

*) Die Erklärung ergab sich erst durch Sims' Veröffentlichung, daß im Sommer 1918 über Ersuchen der italienischen Regierung amerikanische Fluggeschwader in Pescara und Porto Corsini stationiert wurden. Da keines der amerikanischen Flugzeuge in unsere Hände fiel, alle gegnerischen jedoch das gleiche Farbenabzeichen trugen, blieb die Anwesenheit Amerikaner unbemerkt.

auf angespielt, daß der Kreis der Mitwisser infolge der Bemüßigung, erst in Baden die Erlaubnis einzuholen, für eine überraschende Aktion zu groß geworden sei. Solch unbegründeter, nur hysterisch anwidernder Ausstreuung den Boden zu entziehen, genügt aber eine einfache Tatsache: das italienische Motorboot, das am 10. Juni den „Szent István" torpedierte, war nach Angabe seines Führers schon ein volles Monat Nacht für Nacht in der Nähe von Gruica, wo sich einige Routen zwischen wichtigen Punkten der Nordadria und nach dem dalmatinischen Inselgebiet kreuzen, auf der Lauer gelegen! Alles andere erklärt sich von selbst. Es sah die „Viritus unitis"-Gruppe, kam zwar nicht zur Lanzierung, brachte aber die hochwichtige Meldung noch am 9. Juni früh in seinen Heimathafen, von wo aus sie unverweilt ihren Weg nach Brindisi, Valona und Korfu nahm. „Zwei österreichisch-ungarische Dreadnoughts bei Gruica mit Südkurs gesichtet" — das mußte wohl genügen, um die Hornisse ausschwärmen zu lassen. Auch die Zeit, wann unser aufmerksamer Vorposten den Anmarsch der französischen Flotte gewahr wurde, stimmt vollkommen mit dieser natürlichen Erklärung.

Zum ersten Male und gerade bei einem Akte der Vorsicht, die den zeitlich getrennten Marsch der vier kostbaren Dreadnoughts diktierte, hatte den jungen schneidigen Admiral das zum Kriegshandwerk einmal unentbehrliche Glück verlassen — es wendete sich ganz entschieden von unseren Waffen!

Die belebende Wirkung, welche das Bevorstehen einer größeren Aktion auf die Flotte ausgeübt hatte, verflüchtigte sich mit ihrem Aufgeben, der Verlust des schönen Schlachtschiffes trug dazu bei, eine gedrückte Stimmung zu schaffen und den Boden für die aus dem Hinterlande immer dichter herannahenden Keime der Kriegsmüdigkeit noch aufnahmsfähiger zu machen.

Und wieder erweisen sich die kleineren Einheiten, die man mit durchwegs erfolgreichen Scharmützeln verbundene Züge an die gegnerische Küste unternehmen ließ, gegen das Verhetzungsgift härter als die zur Untätigkeit verurteilten großen Schiffe.

Unsere U-Boots-Flottillen bewiesen fortdauernd ihre stille [illegible]igkeit innerhalb und außerhalb der Adria, letztere auch trotz [illegible]ernisse in der Enge von Otranto. „U 23", Linien[illegible]t Bézard, ging im Februar in der südlichen,



„U 20", Linienschiffsleutnant Ludwig Müller, in [illegible]
nördlichen Adria, beide spurlos, in Verlust. An einem Flieg[illegible]

Massenhafte, sich zeitweilig mehrmals täglich an [illegible] sie richte[illegible]
an derselben Stelle wiederholende [illegible] besten Erfolg [illegible]
dauerten während der günstigsten Jahreszeit [illegible] Stützpunkten [illegible]
keinen erheblichen Schaden an und [illegible] Cattaro befind[illegible]
zielten englische, aus den süditalienischen [illegible] einem Ge[illegible]
mende Flugzeuge gegen die im Golf [illegible] Da[illegible]
Fahrzeuge und Objekte, bis ihr Führer [illegible] geriet. In [illegible]
sturm überrascht, in unsere Gefangenschaft [illegible] aus. [illegible]
blieben auch die englischen Fliegerschwader [illegible] angerichtet, [illegible]
wurde zwar kein nennenswerter Schaden [illegible] als im Vorj[illegible]
auf, daß die Luftangriffe merklich besser [illegible]
führt waren *).

Unsere eigenen Seeflieger blieben [illegible] der Hauptsache
der Abwehr und Aufklärung tätig, die in der Nord[illegible]
fen wie bisher auch zur Unterstützung an der Land[illegible]
von den dalmatinischen Seeflugstationen wurden R[illegible]
die apulische, für die Wasserversorgung Tarents wich[illegible]
ferleitung und Elektrizitätswerke unternommen, die [illegible]
ziemlich weit landeinwärts lagen.

Die Vorbereitungen zu größeren, in Albanien [illegible] für
malariafreie Jahreszeit geplanten Heeresoperation[illegible] erford[illegible]
ten schon seit Frühjahrsende gesteigerten Schiffsverk[illegible] und de[illegible]
her vermehrte Sicherheitsmaßnahmen, um die sich [illegible] groß[illegible]
Beharrlichkeit feindlicher U-Boote und auch Flie[illegible] in An-
griffen auf die Geleitzüge abzuwehren. Komm[illegible]re Heyß-
ler, der Führer der im Golf von Cattaro unterhaltenen Flotten-
abteilungen, reorganisierte trotz aller im Materiellen gelegenen
Schwierigkeiten den Geleitdienst erfolgreich nach neuen Gesichts-
punkten, die er aus den Erfahrungen einer 2½jährigen Dienst-
leistung in verschiedener Verwendung in Süddalmatien gewon-
nen hatte.

---

*) Die Erklärung ergab sich erst durch Sims' Veröffentlichung, daß im Sommer 1918 über Ersuchen der italienischen Regierung amerikanische Fluggeschwader in Pescara und Porto Corsini stationiert wurden. Da keines der amerikanischen Flugzeuge in unsere Hände fiel, alle gegnerischen jedoch das gleiche Farbenabzeichen trugen, blieb die Anwesenheit Amerikaner unbemerkt.

Die Kriegslage in Albanien hatte zu Sommerende gerade eine günstigere Wendung genommen, als durch die Ereignisse der letzten Septemberdekade an der bulgarischen Front unsere ganze balkanische einstürzte. Der Rückzug aus Albanien wurde im Oktober unvermeidlich und durch serbische, albanische und montenegrinische Banden erschwert.

An der Seeseite trat am 2. Oktober das Ereignis ein, auf das man seit 2½ Jahren gefaßt sein mußte — die Beschießung von Durazzo! Sie wurde durch italienische und englische Kreuzer, gedeckt durch ein reichliches Aufgebot von Zerstörern und eine Anzahl bis dahin noch nie begegneter amerikanischer größerer Motorfahrzeuge angesichts der gegen weittragende Schiffsgeschütze unzulänglichen artilleristischen Verteidigungsmittel des Platzes für die Angreifer ganz gefahrlos durchgeführt, aber abgebrochen, als es dem einzigen anwesenden österreichisch-ungarischen U-Boot 28 *), Kommandant Linienschiffsleutnant Rigele, trotz des erwähnten Schutzgürtels von Fahrzeugen, gelang, einen englischen Kreuzer lahm zu torpedieren. Der in der Stadt angerichtete Schaden war nicht groß, die Brände waren bald gelöscht, dagegen wurde die Versenkung eines Transportdampfers und die Beschädigung mehrerer anderer schwerer empfunden. Unsere Transportflotte und die Verladeeinrichtungen reichten nicht aus, um in den folgenden drei Wochen die beträchtlichen Heeresvorräte zurückzubringen, selbst der Abschub Verwundeter und Kranker stieß auf die größten Schwierigkeiten, um so mehr, als das geräumigste Spitalschiff, durch Mine leck, auf den Strand gesetzt und gesprengt werden mußte. Unsere Torpedo- und U-Boots-Flottille deckte die Rücktransporte mit gutem Erfolge; seit dem Niederbruche Bulgariens waren die bis dahin trotz aller Verschärfungen der Otranto-Sperre ohne einen einzigen Verlust während des ganzen Sommers pro-

*) Sims gibt an, daß seit Juli 36 amerikanische Suchboote in der Bucht Govino auf Corfu stationiert waren. Der von ihm wiedergegebene Bericht des amerikanischen Stationskommandanten, daß die Suchboote am 2. Oktober vor Durazzo zwei österreichische U-Boote versenkten, ein Beweis arger Selbsttäuschung der betreffenden Offiziere, die viel- [illegible] die [illegible] Unterwasserbomben hervorgerufenen Explosionen aus- [illegible] für solche von U-Booten hielten. — Wie gesagt, wurde [illegible] der amerikanischen U-Boot-Sucher in der Südadria erst bekannt.

grammäßig durchgeführten Streif:
Mittelmeer naturgemäß eingestellt u
dienst auf der Strecke Durazzo-Cal
Die nach dem Staatsakte vom
den innerpolitischen Strömungen v
mender Schnelligkeit auch auf die Fl
ihrer Neubegründung durch Erzherz
hoff ertönten innerhalb der Kriegs
das Gemeinsame, den allen zugut
Meeresküste zu verteidigen, verlor si
engeren Heimat zu gelangen, um d
Die kurz vor Ende Oktober einl
tenkommandanten, des Kreuzerflot
der Kommandanten der Seebezirke st
die Schlagkraft verloren, der Zerfal
meidlich sei, Deutsche, Magyaren,
Hause verlangten, während die slawi
länder offen auf der Seite des sich
staates stünde.

Unter dem Drucke der inneren un
stand der von seinen Marine- und
Minister des Aeußern empfohlene
Flotte und Marine-Eigentum, unter
anderen Nationalstaaten, an den südsl
übergeben.

Auf Befehl des Kaisers und Kö
schlagene rot-weiß-rote Flagge eingeholt
ging an ihrer Stelle am 1. November
nur — hoch, das Ende der Flotte war
vor noch der Waffenstillstand von
net war! —

III. Ereignisse bei der Donauflottille

Die Donauflottille war schon vor der Teilmobilisierung gegen Serbien auf die Punkte Brod (zwei Monitoren nd ein Patrouillenboot), Zemun (vier Monitoren und zwei 'atrouillenboote), endlich Pancsova (zwei zum Beobachtungs-enste bestimmte Patrouillenboote), verteilt und den betreffenden eeresabschnittkommandanten unterstellt.

Befehligt wurde die Donauflottille bei Kriegsausbruch durch :egattenkapitän Grund, dann vom 1. Oktober 1914 bis in n November 1917 von Linienschiffskapitän Lucich, hierauf ; zu ihrer Rückberufung nach Ungarn im Herbste 1918 durch 'nteradmiral Wickerhauser und schließlich durch Korvetten-'itän Wulff, der bereits einmal vorübergehend, vom 15. Sep-ber bis 1. Oktober 1914, die Flottille geführt hatte.

Da Serbien keine Flußflottille besaß und die russischen erten Dampfer eine Berührung mit unseren Kampffahr-vermieden, entfiel wohl die eine der vielen an eine Fluß-herantretenden Aufgaben, die Außergefechtsetzung von chen, doch gestalteten sich die übrigen, wie Bekämpfung Truppen und Streitmittel zu Lande, Vorbereitung ützung eigener Flußübergänge, Verhinderung geg-Mithilfe bei sonstigen Truppenoperationen außer-elseitig und wechselvoll, um so mehr, als es sich Franzosen und Russen angelegen sein ließen, Ser-n möglichen für die passive Flußverteidigung dien-iale, insbesondere Geschützen und Minen, zu unter-

des Jahres 1914 blieb das Kampffeld der Do-uf die Savestrecke von der Drinamündung bis und auf der Donau bis etwa Semendria be-

weise Kampftätigkeit begann für die auf Zemun Gruppe schon in der Nacht vom 28. zum 29.



Juli mit einer Beschießung des Brückenkopfes [illegible]
die Savegruppe einen Tag später mit einer scharfen Re[illegible]
rung der Strecke Brod—Mitrovica und setzte sich in [illegible]
unterbrochener Folge für erstere bis zum 17., für letztere bis zum
29. August fort. In diesen, die Leistungsfähigkeit von Ma[illegible]
und Material auf eine harte Vorprobe stellenden Aktionen
wies sich überraschendes Auftreten der Monitoren stets am
kungsvollsten, während die Vorteile des gut verdeckten,
Landstellungen tätigen Verteidigers in die Erschei[illegible]
traten, wo die nur leichtgepanzerten, überall in schwereren
und Steilbahn-Geschütze als 12 Zentimeter keine verfügenden K[illegible]
schiffe, die zudem auch zumeist lediglich auf eigene Schußbe[illegible]
tung beschränkt waren, längere Zeit zur Erzielung eine[illegible]
folges brauchten.

Die Zahl der Monitoren, speziell jener der Save[illegible]
hätte vervielfacht werden müssen, um allen Anforderun[illegible]
operierenden Truppen gerecht zu werden, und daraus, [illegible]
den technischen Schwierigkeiten des Verkehrs mit le[illegible]
Funkspruch war in der Regel nur mit höheren Ko[illegible]
möglich — ergab sich für die Monitor-Gruppenkom[illegible]
häufig die Notwendigkeit selbständiger Entscheidunge[illegible]

Die Schwächung der eigenen Front in Syrmien un[illegible]
Banat durch die Verschiebung großer Kräfte auf den [illegible]ussi[illegible]
Kriegsschauplatz beschränkte auch die Donauflottille [illegible]uf [illegible]
gaben der Verteidigung, besonders als der Wasse[illegible]and m[illegible]
Ende August ungewöhnlich tief sank, so daß die [illegible]vegrupp[illegible]
mit knapper Not einen Liegeplatz stromauf der [illegible]entlichsten
Stelle, der Furt von Raca, erreichen konnte, während die Schiff-
barkeit der Savestrecke von Belgrad aufwärts no[illegible] unterhalb
Kupinovo aufhörte. Die Savestrecke Raca—Kupinovo entbehrte
somit auf die Dauer des Niederwassers des Schutzes durch unsere
Schiffe und wurde fast zur Gänze nur von Landsturmforma-
tionen bewacht. Die Serben nützten die ihnen günstigen Um-
stände zu einer mit dem Uebergang über Kriegsbrücken bei
Novoselo und Kupinovo eingeleiteten Gegenoffensive aus. Der
in der Nacht vom 7. auf den 8. September auch bei Belgrad
selbst versuchte Übergang scheiterte an der Wachsamkeit der
Monitoren vor Zemun, die auch den Abzug von dessen Be-
satzung deckten, die bald darauf erfolgende Wiederbesetzung ein-

leiteten und schon Mitte September wieder mit der Beschießung von Belgrad begannen.

Die in Pancsova stationierten Patrouillenboote wurden am 10. September auf Befehl des dortigen Militärstationskommandanten abgesprengt, da ihnen der Rückzug abgeschnitten war.

Serbischerseits war die Zeit zur Verlegung der Gewässer um Belgrad und weiter auch des Mittellaufes der Save mit Minen ausgenützt worden, die — besonders die schweren russischen Seeminen — hinfort den Monitoren viel zu schaffen gaben. Schon die Verstärkung der bisherigen Savegruppe durch zwei weitere Monitoren bei steigendem Wasser in den letzten Tagen des September erforderte große Vorsicht. Die Monate Oktober, November und die erste Hälfte Dezember stellten durch die Heeresoperationen längs der Save und Donau bis Grocka sehr bedeutende Anforderungen an die Flottille. Am 23. Oktober sank Monitor „Temes" während der Rückfahrt von einer nächtlichen Unternehmung gegen Skela durch Minenexplosion. Offiziere und der Großteil der Mannschaft wurden gerettet. Dieser Ausfall wurde durch das einen Tag später erfolgte Eintreffen des neu gebauten Monitos „Enns" wieder wettgemacht.

Als am 10. Dezember der Rückzug aus Serbien über Save und Donau anbefohlen werden mußte, deckten die Monitoren denselben vor Belgrad sowie an den beiden Flügelpunkten Grocka und Šabac, nahmen die Nachhuten auf, bargen viel schwimmendes und sonstiges Material und zerstörten schließlich alles, was der Gegner als Ueberschiffungsmittel hätte benützen können. Die serbischen Kräfte drängten zwar bei Grocka scharf nach, erlitten aber durch drei dort eingreifende Monitoren schwere Verluste und reichten schließlich zu einem energischen Nachstoße über die Donau bzw. Save nicht mehr aus; so begnügten sie sich mit der nochmaligen derart gründlichen Absprengung der Eisenbahnbrücke bei Belgrad, daß nicht einmal mehr einzelne Personen sie überschreiten konnten.

Monitor „Szamos" ging mit einem armierten Dampfer nach Brod, die übrigen Monitoren nach Bergung in der Nähe von Kévevára und Pancsova zurück-

gebliebenen Dampfer und Schlepper noch vor Ein-
eisung zur Reparatur und Instandsetzung nach B...

Die Donauflottille hatte während der Kriegs...
Jahres 1914 so viele Beweise ihrer Wichtigkeit ...
außer dem zur Jahreswende fertig gewordenen ...
Schwesterschiff der „Enns“, noch zwei weitere Mo...
stärkere Patrouillenboote in beschleunigten Bau ...
Dampfer angekauft und armiert und ein eigener S...
Minenarbeiten — offensiver und defensiver Natur ...
wurden. Um das ganze Flußminenwesen erwarbe...
nienschiffsleutnante Rudmann und von Zwierkow...
ragende Verdienste. —

Bei Eintritt des Frühjahrs 1915 bezog die Flo...
ihre Stellungen bei Ujvidék und Zemun, von wo aus r...
Runden- und Aufklärungsfahrten sowie gelegentliche...
ßungen der unter englischer Oberleitung ausgestalteten...
Verteidigungsanlagen vorgenommen wurden. Bei ...
selben sank am 15. Mai ein älteres, zur Schußbeobacht...
wendetes Patrouillenboot infolge eines Granattreffers...

Durch die Munitionsnot in der Türkei gedrängt...
Frühjahr 1915 der schon im vorhergehenden Dezemb...
aussichtslos aufgegebene Versuch wiederholt, einen D...
Munition bis an die bulgarische Grenze fahren zu las...
schiffsleutnant Bőszl übernahm mit einer aus frei...
Meldenden zusammengesetzten Bemannung am 30. ...
das Wagestück mit dem Dampfer „Belgrad“ — es en...
Explosion des, soweit nachträglich feststellbar, zuerst...
Mine bewegungslos gewordenen und dann von serbi...
batterien in Brand geschossenen Schiffes bei Ritopek...
nige überlebende Matrosen erreichten das ungarische Ufer. Nur we-...

Ein englisches, Torpedos führendes Motorboot hatte in der
Nacht zum 23. April den vor Zemun liegenden Monitor „Kö-
rös“ erfolglos angegriffen*), sonst machten sich im Verlaufe des
ganzen Sommers und Herbstes nur feindliche Flieger lästig be-
merkbar, die jedoch den Flottilleneinheiten keinen Schaden zu-

*) Da „Körös“ ihren Liegeplatz wechselte, entstand die gegnerischerseits gerne geglaubte Legende von der Versenkung des Monitors, für die dem Führer des Motorbootes sogar von einem hohen englischen Gerichtshof Prisengeld zuerkannt wurde!

fügten. Die neuen Monitoren „Temes“ und „Sava“ rückten noch im Sommer zur Flottille ein.

Bei der Wiederaufnahme der Offensive gegen Serbien trat die Donauflottille, der 3. K. u. K. Armee und nach deren weiterem Vordringen ins Innere unmittelbar dem Oberkommando des deutschen Feldmarschalls von Mackensen unterstellt, vom 6. Oktober an wieder in volle Tätigkeit. Sie nahm an der Forcierung des Donau- und Save-Uebergangs, zu dem das Flottenkommando außerdem 250 donaukundige Matrosen als Ruderer beigestellt hatte, an der Eroberung von Belgrad nach dreitägigem, erbittertem Ringen und den sich anschließenden Kämpfen bis 10. Oktober hervorragenden Anteil. Auch die Gruppe von Brod war unter heftigen, aber glücklichen Kämpfen die Save abwärts vorgedrungen. Die Kämpfe um den Besitz von Belgrad waren durch die ausgedehnten Minenfelder sehr erschwert, doch gelang es der Flottille, die Zündkabel der Beobachtungsminen rechtzeitig zu durchschneiden, die Kontaktminen waren dank dem Hochwasser minder gefährlich, so daß keine Einheit verloren ging; „Temes“, „Maros“ und „Leitha“ hatten zwar im Kampfe mit den schweren Batterien größere Schäden erlitten, konnten aber durch die mit Pumpenanlagen versehenen Hilfsschiffe schwimmend erhalten und aus dem Feuerbereich geschleppt werden.

Die nächste Aufgabe, die Freimachung der verschiedenen Stromarme von Minen, wurde durch sturmartige Kossava — ein gegen die Stromrichtung böig wehender Wind — stark verzögert, gelang aber doch noch rechtzeitig, um die zahlreichen für eine große Schiffsbrücke bei Kévevára bestimmten Schleppkähne an Ort und Stelle zu geleiten.

Mit der Besitzergreifung des rechten Donauufers endete zunächst die Kampfestätigkeit der Donauflottille und verschob sich ihr Operationsfeld auf die untere Donau. Im Verein mit den Pionierzügen des Heeres wurde innerhalb nicht ganz 14 Tagen die ganze Strecke Belgrad-Orsova abgesucht und eine sichere Fahrrinne bezeichnet, so daß die Schiffahrt wieder aufgenommen werden konnte.

Am 29. Oktober war bereits die ganze Flottille in Orsova vereint. Unter Ausnützung des Hochwassers eine sichere Fahrrinne durch das Eiserne Tor, abseits der unter rumänischer Dul-



dung von den Russen errichteten großen Minen[illegible]
rava hergestellt worden und schon am 30. Oktob[illegible]
erste Munitionstransport unter Bedeckung von 2 Mo[illegible]
Lom Palanka abgehen, von wo aus ein Schienenweg [illegible]
Türkei führte. Die langersehnte Verbindung mit dieser
endlich hergestellt!

Das Erscheinen der Donauflottille im Orsova und die Ue[illegible]
schreitung des Eisernen Tores übten sichtlich auf Rumänie[illegible]
Russen stärksten Eindruck aus. Erstere zog die bis dah[illegible]
Turnseverin stationierten Teile ihrer Flottille samt allen s[illegible]
menden Hilfsmitteln schleunigst gegen [illegible] ab, die ar[illegible]
russischen Dampfer flohen unter rumänischer Flagge in [illegible]
nische Häfen, wo ein Teil von ihnen abrüstete.

Die völlige Beseitigung des bei Guravai [illegible]
sehr gefährlich gewordenen Minenfeldes [illegible] fallendem Wasser [illegible]
angestrengteste Arbeit, schritt aber dank dem von aufgewend[illegible]
gie so befriedigend rasch fort, daß die Transporte nach [illegible]
garischen Häfen in fließendem Tempo erhalten werd[illegible]
eine Leistung, die auch ihren Eindruck auf die neu[illegible]
Bulgaren nicht verfehlte. Eile war aber dringend ge[illegible]
man stand bedenklich nahe vor dem Zeitpunkt mö[illegible]
eisung.

In diesem, bei dem reparaturbedürftigen Zusta[illegible] der F[illegible]
tille doppelt kritischen Augenblicke — in den erst[illegible] Dezemb[illegible]
tagen — lagen glaubwürdige Nachrichten über [illegible] geplan[illegible]
russische, von Reni ausgehende und gegen das bulg[illegible]che Grenz-
gebiet östlich von Rustschuk gerichtete Unternehm[illegible] vor, der
unbedingt zuvorgekommen werden mußte. Die [illegible]tille wurde
deshalb vor Rustschuk versammelt und daselbst [illegible] Verein mit
bulgarischen Truppen ein Schutzdienst organisiert. Das recht-
zeitige Erscheinen der K. und K. Flottille scheint genügt zu haben,
um die russische Operation unterbleiben zu lassen, worauf das
Gros jener zur Ueberholung nach — dem 800 Kilometer entfern-
ten! — Ofenpest abging. Die Minensuchabteilungen führten
auf der Bergfahrt noch eine Nachsuche am ehemals serbischen
Ufer durch.

Vor Rustschuk blieb eine Monitordivision im Grenzschutz-
dienste, der im Laufe des Winters eine aus Artillerie- und Schein-
[illegible]erfer-Abteilung zusammengesetzte „Landgruppe" ständig zu-

gewiesen wurde; in den übrigen bulgarischen Häfen wurden im ganzen fünf durch eigene und deutsche Motorboote unterstützte armierte Dampfer belassen, denen die Bewachung und Sicherung des bulgarischen Ufers vor Handstreichen zufiel, die auf rumänischem Boden durch Russen vorbereitet wurden und von russisch-serbischen Banden gegen die nur äußerst schwach geschützten landwärtigen Verbindungen ausgeführt werden sollten.

Die Anwesenheit des genannten Teiles unserer Flottille in den bulgarischen Häfen erreichte nicht nur ihren militärischen Zweck, sondern trug auch viel zur Hebung des Ansehens des Vierbundes im allgemeinen bei; unter ihrer Einwirkung gingen auch die Getreidetransporte aus Rumänien nach den Mittelstaaten trotz gelegentlicher Reibungen mit den rumänischen Behörden im ganzen glatt vor sich.

Mit dem Eisfreiwerden der Donau im Frühjahr 1916 gingen die wieder instandgesetzten Einheiten der Flottille neuerdings nach Rustschuk ab, wohin die neuen Patrouillenboote folgten. Da es in Bulgarien selbst an den bescheidensten technischen Mitteln fehlte, war in Orsova, wo auch die aus Trainschiffen gebildete Hauptetappe der Flottille verblieb, eine Werkstätte der ungarischen Staatsbahn so weit ausgestattet worden, um wenigstens kleinere Reparaturen ohne den weiten Hin- und Rückweg bis Budapest ausführen zu können.

Die gesunkene ältere „Temes“ wurde im Sommer 1916 gehoben und zur Wiederherstellung nach Budapest gebracht.. —

Die immer unzuverlässiger werdende Haltung Rumäniens veranlaßte die Einrichtung einer besser geschützten Operationsbasis, als sie das gänzlich offene Rustschuk bot, in dem dem klassisch gewordenen Uebergangspunkte Sistow benachbarten geräumigen Kanal von Belene, der durch dem bulgarischen Ufer vorgelagerte Inseln gebildet, schon einen gewissen natürlichen Schutz bietet. Dorthin wurde auch noch im Laufe des Monats August vom A.O.K. das für allenfallsige künftige Operationen gegen Rumänien notwendige Material für große Kriegsbrücken und stärkere Pionierformation gesendet. Der Ankerplatz im von Belene sollte auch als Zufluchtshafen für bei Eintritt des Kriegszustandes mit Rumänien unterwegs befindliche Schiffe der Vierbundmächte dienen.



Die ganze Einrichtung bewährte sich bestens und die von Oesterreich-Ungarn beizustellenden Streitkräfte des ... tel ohne die hohen Gefahren, welche die Forcierung des ... Tores nach Eröffnung der Feindseligkeiten durch Rumänien ... boten hätte, rechtzeitig und an einer militärisch wichtigsten Punkte der unteren Donau versammelt waren. Als sich bei G... rung gegen die nach ihrem Materialbestand starke Donauflottille ... aufhaltende rumänische Flottille war durch eine Sperre von Celek, etwas stromaufwärts von Rustschuk, einen Teile, von ... obachtungsminen vorbereitet, auch zum Schutze ihrer ... Rumänen unbemerkt, ausgebracht und verlegt worden. Die „Landgruppe" der Flottille ebendahin verbliebenen gezogen ... den bei Kladovo mit einigen kleinen Booten Belene die Rumänen waren auch die armierten Dampfer nach 9 Uhr abend ...

Am 27. August spät abends eröffneten auch gegen die noch auf der Donauflottille die in Wien nur sei... gebene Kriegserklärung bekannt war oder seiten beladene durch einen Torpedoschuß die feindseligkeiten ... die Dep... doch fiel ihm nur ein mit brennbaren Stoffen ... traf ... Die zum Opfer. Erst eine Stunde später ein. Besch... A.O.K. über die erfolgte Kriegserklärung eine begab antwortete den Angriff tags darauf durch und gelegenen militärisch wichtigen Objekte von Giurgevo Schiffe unter Staffeln, deren erste auch die vor Rustschuk gelegenen rumänisch... schen, ungarischen und deutschen Handelsschiffe zwei Ergänzung ... nahm, nach Belene. Unterwegs wurden ... Flottille ... in zwei ... österreichi... unter Geleit ... boote und ein Minenleger vernichtet. Die Motor- ... Sperre bei Celek war in wenigen Stunden vollzogen. „Almos" for- cierte am 28. August morgens unter schwerem rumänischen Feuer, seinerseits die militärischen und Marine-Etablissements vor und um Turnseverin beschießend, das Eiserne Tor und erreichte samt den vorausgesendeten älteren Patrouillenbooten Orsova, von wo die Trainschiffe bereits in Richtung Semendria abgezogen waren. „Almos" mit seinen kleinen Booten nahm an der Verteidigung des Abschnittes Orsova-Ogradina und am späteren Vorrücken erfolgreich teil. —

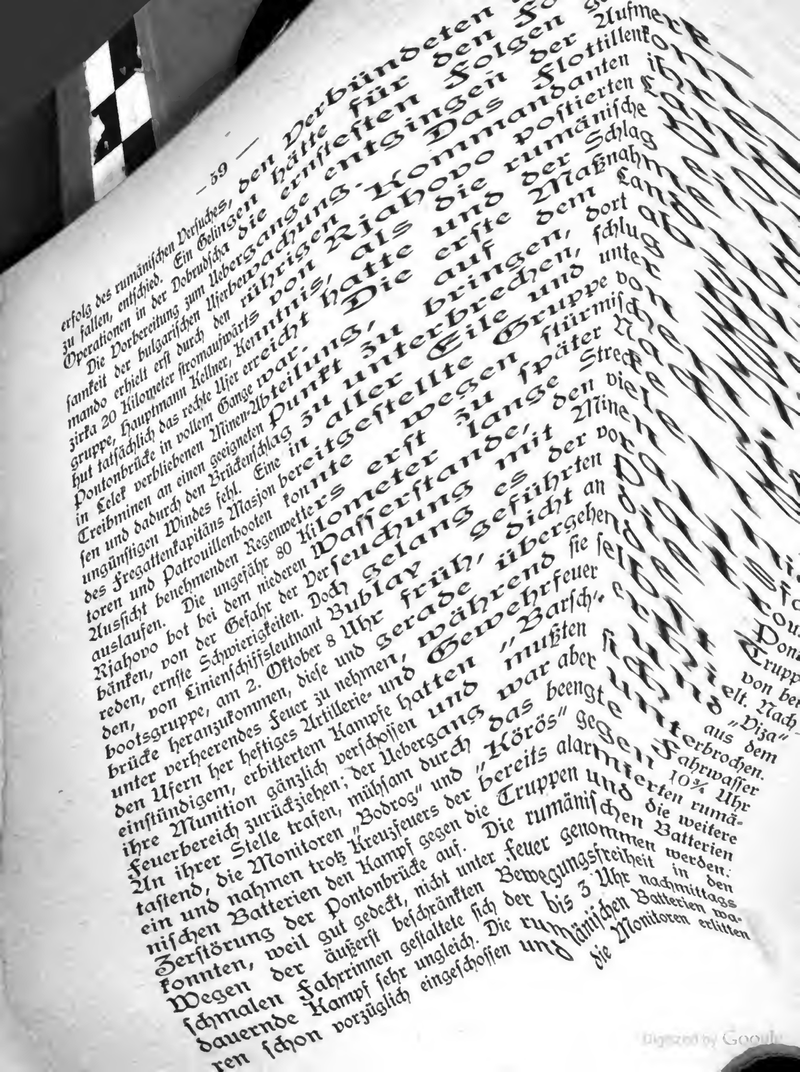
Bulgarien trat erst drei Tage nach dem Ueberfall der Rumänen auf die Donauflottille in den Kriegszustand gegenüber Rumänien.

Die Hoffnungen unserer Flottillenbemannungen, sich endlich mit Schiffen im Kampfe messen zu können, blieben unerfüllt, denn die rumänische Flottille verblieb stromab der bulgarischen Grenze und um i h r den Rücken während der Operationen am Ufer der Dobrudscha zu decken, war, wie sich ein Monat nach der Kriegserklärung herausstellte, bei Kalimok ein mächtiges, aus mehreren Minenlinien, Sperren aus eingerammten Piloten und verankerten Balkenreihen bestehendes, auch artilleristisch wohlverteidigtes Stromhindernis ohne Passagetor errichtet worden, dessen Räumung ohne den Besitz beider Ufer nicht möglich gewesen wäre. Diese große Vorsicht auf rumänischer Seite stellt jedenfalls der österreichisch-ungarischen Flottille eine nicht zu unterschätzende Anerkennung aus.

Letztere blieb, trotzdem vorläufig keine Operationen zur Unterstützung der gegen die Dobrudscha vorgehenden Verbündeten auszuführen waren, nicht müßig, brachte durch mehrere trotz scharfer rumänischer Gegenwehr unternommene Streifzüge gegen Zimnicea, Turnu Magarele und Corabia dem Gegner empfindlichen Schaden an Hafenanlagen und Schiffsmaterial bei und nahm bei diesen Gelegenheiten auch zahlreiche, von den Rumänen beschlagnahmte österreichische und ungarische Schiffe, einige davon noch voll beladen, zurück. In Corabia wurden auch die abgerüsteten russischen Dampfer zerstört.

Da der Ostteil des Kanals von Belene im Feuerbereiche der in der Umgebung des gegenüber liegenden Zimnicea errichteten schweren Batterien lag, kam es im September auch zu mehrfachen Geschützkämpfen zwischen Monitorgruppen und diesen. Weder die rumänischen Beschießungen noch die massenhaften Fliegerangriffe richteten Schaden an. Auch die zur Donauflottille gehörige, bei Lelek verbliebene „Landgruppe" hatte mehrmals Gelegenheit, mit ihren Geschützen erfolgreich gegen die feindliche Artillerie in Giurgevo zu wirken.

Mittlerweile hatten die aus Deutschen, Bulgaren und Türken zusammengesetzten Heeresteile, bei denen Oesterreich-Ungarn lediglich durch Artillerie und Flieger vertreten war, Tutrakan und Silistria genommen. Eine von den Rumänen am 1. Oktober bei Rjahovo vorgenommene Uebersetzung von Truppen in der schätzungsweisen Stärke einer Division verschaffte der Donauflottille Gelegenheit zu energischem Eingreifen, das den Miß-



erfolg des rumänischen Versuches, den Verbündeten [illegible]
zu fallen, entschied. Ein Gelingen hätte für den [illegible]
Operationen in der Dobrudscha die ernstesten Folgen gehabt.

Die Vorbereitung zum Uebergang entgingen der Aufmerk-
samkeit der bulgarischen Uferbewachung. Das Flottillenkom-
mando erhielt erst durch den rührigen Kommandanten [illegible]
zirka 20 Kilometer stromaufwärts von Rjahovo postierten [illegible]
gruppe, Hauptmann Kellner, Kenntnis, als die rumänische Vor-
hut tatsächlich das rechte Ufer erreicht hatte und der Schlag [der]
Pontonbrücke in vollem Gange war. Die erste Maßnahme [illegible]
in Lelek verbliebenen Minen-Abteilung, auf dem Lande [illegible]
Treibminen an einen geeigneten Punkt zu bringen, dort [illegible]
fen und dadurch den Brückenschlag zu unterbrechen, schlug [wegen]
ungünstigen Windes fehl. Eine in aller Eile und unter [Führung]
des Fregattenkapitäns Masjon bereitgestellte Gruppe von [Moni-]
toren und Patrouillenbooten konnte erst wegen stürmisch[en, die]
Aussicht benehmenden Regenwetters erst zu später [illegible]
auslaufen. Die ungefähr 80 Kilometer lange Strecke [bis]
Rjahovo bot bei dem niederen Wasserstande, den vielen [Sand-]
bänken, von der Gefahr der Verseuchung mit Minen [illegible]
reden, ernste Schwierigkeiten. Doch gelang es der von [illegible]
den, von Linienschiffsleutnant Bublay geführten [illegible]
bootsgruppe, am 2. Oktober 8 Uhr früh, dicht an [die Ponton-]
brücke heranzukommen, diese und gerade übergehende [Truppen]
unter verheerendes Feuer zu nehmen, während sie selbst von ber[eits]
den Ufern her heftiges Artillerie- und Gewehrfeuer [erhi]elt. Nach
einstündigem, erbittertem Kampfe hatten „Barsch“ [und] „Viza“
ihre Munition gänzlich verschossen und mußten aus dem
Feuerbereich zurückziehen; der Uebergang war aber unterbrochen.
An ihrer Stelle trafen, mühsam durch das beengte Fahrwasser
tastend, die Monitoren „Bodrog“ und „Körös“ gegen 10¾ Uhr
ein und nahmen trotz Kreuzfeuers der bereits alarmierten rumä-
nischen Batterien den Kampf gegen die Truppen und die weitere
Zerstörung der Pontonbrücke auf. Die rumänischen Batterien
konnten, weil gut gedeckt, nicht unter Feuer genommen werden.
Wegen der äußerst beschränkten Bewegungsfreiheit in den
schmalen Fahrrinnen gestaltete sich der bis 3 Uhr nachmittags
dauernde Kampf sehr ungleich. Die rumänischen Batterien wa-
ren schon vorzüglich eingeschossen und die Monitoren erlitten

schwere Schäden, die sie zur angegebenen Stunde zum Rückzuge nötigten. Die Brücke war aber derart zerschossen, daß zumindestens längere Zeit vergehen mußte, ehe sie wieder notdürftig benutzbar gemacht werden konnte, der Uebergang weiterer Truppen unmöglich. Auf die fortlaufenden Funkenmeldungen hatte das Flottillenkommando im Laufe des 2. Oktober, noch bevor eine die entscheidende Bedeutung der Flottillenaktion betonende Depesche des Oberkommandos von Mackensen einlangte, zwei weitere Monitorgruppen unter Befehl des Korvettenkapitäns Wulff zur Ablösung der im Kampfe gestandenen bereitgestellt und ihnen weitere Mittel zur völligen Zerstörung der Brücke, d. h. beschwerte Schleppkähne und Minen, mitgegeben. Die völlige Zerstörung der in der Nacht vom 2. zum 3. ausgebesserten Brücke gelang erst am 3. Oktober durch Antreiben von Minen der Schleppkähne und nun konnte sich das Feuer der frisch angekommenen Monitore der Bekämpfung der Batterien und Truppen zuwenden. Durch beides wurde den Resten der am bulgarischen Ufer verbliebenen Rumänen der Rückzug abgeschnitten und den Verbündeten die Wiederbesetzung von Rjahovo ermöglicht. Der kühne Versuch der Rumänen, die den Hauptteil ihrer Geschützkraft gegen die Monitoren zu gebrauchen gezwungen waren, endete mit einem gänzlichen Mißerfolge; von der übergegangenen Division erreichten nur Trümmer während der Nacht zum 4. Oktober in Booten wieder das linke Ufer. Eine Meldung über das Herannahen der rumänischen Flottille erwies sich als falsch. Die Aktion der Monitoren am 3. Oktober war nicht nur durch das präzise Feuer der nun völlig eingeschossenen rumänischen Batterien, sondern auch durch vom Feinde massenhaft abgelassene Treibminen und sogar Torpedolanzierungen vom Lande aus erschwert worden.

Die Rückkehr der Flottilleneinheiten nach der glänzenden Erfüllung ihrer Aufgabe in den Kanal von Belene gestaltete sich zu einem besonderen Unternehmen, da die Rumänen dessen talwärtige Zufahrt durch unter dem Schutze auf einer Insel vor Zimnicea errichteten Batterie und der Dunkelheit ausgebrachte Minenfelder verlegt hatten. „Bodrog" und „Körös" war es noch am 3. Oktober abends, bevor die Sperre vollendet war, gelungen, in den Belene Kanal einzulaufen. Die Abteilung unter Korvettenkapitän Wulff mußte in Lelek Zwischenstation

machen. Das Donauflottillenkommando regte beim vorgesetzten deutschen Abschnittskommando von Sistov die Wegnahme der Insel durch einen Handstreich an. Dieser wurde am 8. Oktober morgens unter Mitwirkung der im Kanal von Belene verbliebenen Monitorgruppe und der von Lelek bis an den Rand des Minenfeldes vorgeschobenen armierten Dampfer der Minenabteilung, durch je eine Kompagnie österreichisch-ungarischer Pioniere und deutschen Landsturm ausgeführt, gelang vollkommen und brachte ansehnliche Beute an Material und Kriegsgefangenen ein. Nach Räumung des Minenfeldes kehrten sämtliche an der Operation gegen Rjahovo beteiligt gewesenen Flottilleneinheiten noch nachmittags in ihren Schutzhafen zurück und brachten während der Wartezeit, in der Nacht vom 4. zum 5. Oktober durch einen kecken Handstreich in Giurgiu erbeutete, mit Benzin, Petroleum und Kohle beladene Schlepper mit. Deren Millionenwert deckte die Kosten der Reparaturen auf den schwer beschädigten Monitoren „Bodrog", „Körös", „Szamos" und den Patrouillenbooten „Barsch" und „Viza" reichlich.

Nach der ereignisreichen ersten Oktoberdekade trat bis zum Uebergang bei Sistov eine längere, mit kleineren durchaus erfolgreichen Unternehmungen gegen die rumänischen Ufer- und Inselstellungen zunächst der Flottillenbasis und Beschießungen der gegnerischen Artillerie im Raume von Zimnicea ausgefüllte Pause ein. Die Beistellung einer österreichisch-ungarischen Fliegerabteilung erleichterte manche dieser Aufgaben. Zur Unterstützung des Ueberganges hatte das Flottenkommando ähnlich wie seinerzeit vor Belgrad schon seit längerer Zeit eine zirka 200 Mann starke Matrosenabteilung als Ruderer beigestellt. —

Als eine in diese Pause fallende Unternehmung muß auch die Anlage einer Kontaktminensperre bei Silistria erwähnt werden, um der rumänischen Flottille eine eventuell gegen Flanke und Rücken der Verbündeten gerichtete Operation zu erschweren. Die Minen mußten dazu über Land geschafft und in Silistria mit den allerbescheidensten Behelfsmitteln ausgelegt werden — noch dazu während eines eben im Gange befindlichen Artilleriekampfes.

Der Verlauf der Operationen zu Lande ermöglichte erst am 23. November mit dem Uebergang zu beginnen. Da die Rumänen inzwischen notgedrungen einige Kräfte aus dem Raume

von Zimnicea abgezogen hatten, vollzog sich der Uebergang, obgleich durch dichten Nebel erschwert, unter geringerem Widerstand als erwartet. Die Donauflottille deckte hierbei den linken Flügel der übergehenden Truppen, kämpfte am 24. die feindlichen Batterien im Bereiche der Uebergangsstellen nieder und säuberte das Ufergelände vom Feinde. Hierauf teilte sie sich. Zwei Monitorgruppen gingen stromauf, eine von ihnen besetzte Corabia, die andere begann mit der Freimachung des Fahrwassers gegen das Eiserne Tor, eine dritte Gruppe unterstützte den Uebergang der verbündeten Truppen bei Giurgevo.

Die Freimachung der 350 Kilometer langen Strecke Corabia—Eisernes Tor wurde, da eine von „Almos" geführte Gruppe, bestehend aus den zwei kleineren armierten Dampfern „Csobancz" und „Szigliget", einigen Motorbooten und zwei Pionierzügen des Heeres, nach dem Vorrücken eigener Truppen über Turn-Severin hinaus dieselbe Aufgabe, beim Eisernen Tor beginnend, in der Talfahrt besorgte, in der Rekordzeit von 6 Tagen bewerkstelligt — die Donauflottille hatte somit zum zweiten Male den Schiffahrtsweg eröffnet.

Die Werft in Turn Severin war von der K. u. K. Kriegsmarine besetzt worden und da sie seit Jahren von der rumänischen Staatsverwaltung ganz vernachlässigt, vieles auch verschleppt worden war, mußte getrachtet werden, sie so schnell als möglich wieder betriebsfähig zu machen, was die österreichisch-ungarische Marineverwaltung auch in Würdigung des dringenden Bedürfnisses nach einer Reparaturstelle sofort in Angriff nahm. Vorgreifend sei bemerkt, daß die deutsche Oberste Heeresleitung die Regelung dieser unaufschieblichen Angelegenheit mit dem A.O.K. sehr erschwerte, indem sie in der deutlich erkennbaren Absicht, der deutschen Privatindustrie für die Zukunft die Festsetzung an diesem wichtigen Punkte zu sichern, den Besitz des Etablissements, als im Gebiet der deutschen Militärverwaltung in Rumänien gelegen, beanspruchte und ihren Standpunkt ohne Rücksicht auf die von unserer Seite geltend gemachten Gründe militärischer und praktischer Natur hartnäckigst aufrecht erhielt. Die Verhandlungen zogen sich bis März 1917 hin und endeten mit einem Kompromiß, das zwar der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine mehr Lasten als Rechte aufbürdete, ihr aber doch die Möglichkeit bot, im Interesse der

ganzen Schiffahrt — die, abgesehen von der K. und K. Donauflottille, ohnedies zu 90 Prozent unter österreichischer bzw. ungarischer Flagge ging — ganz Hervoragendes zu leisten. Dies mußte die deutsche Oberste Heeresleitung schon wenige Monate später sachlich anerkennen.

Die stromabwärts entsendeten Teile der Donauflottille unterstützten, wiederholt in die Kämpfe eingreifend, die Vorrückung, bis am 8. Dezember Oltenitza genommen wurde, worauf sie nach Rustschuk einrückten.

Die Flußminenabteilung, verstärkt durch die von Ostrovo gekommenen Pionierzüge, machte sich nun an die mühsame Arbeit, die Strecke von Rustschuk bis nach Harsova-Giurgeni von rumänischen und den eigenen nicht mehr benötigten Sperren bei Lelek und Silistria freizumachen und vollführte sie trotz der kurzen Tage und ungünstigen Wetterverhältnisse, 257 Kilometer in 19 Tagen zurücklegend, bis Ende Dezember.

Der Flottillenstützpunkt im Kanal von Belene wurde geräumt, die der Ueberholung bedürftigen Flottilleneinheiten gingen nach Turn-Severin bzw. Ofenpest ab, eine Monitorgruppe blieb im engsten Kontakt mit der Okkupationsarmee der Verbündeten auch über Winter in der untersten Donau. Nach Harsova und in die Gegend von Braila abgeordnete Einheiten hatten dort durch Eisgang ernste Gefahren zu bestehen.

Mit dem Eisfreiwerden des Stromes im Jahre 1917 bezog die Donauflottille wieder ihren Posten in der untersten Donau, diesmal mit der Hauptstation bei Braila. Größere Kampfhandlungen fanden nicht mehr statt, doch ergaben sich mehrfache Gelegenheiten, Minenunternehmungen mit Benützung des Weges über Land vom Hauptstrome aus gegen die russischen Stellungen auszuführen — die rumänischen Monitoren blieben nach wie vor unsichtbar.

„Temes" trat vollständig repariert und teilweise umgebaut wieder in Dienst, ihre Nachfolgerin wurde in „Bosnia" umgetauft. Im September sank „Inn" infolge Auflaufens auf eine, wahrscheinlich aus einem der vielen Nebenarme abgetriebene Mine, nördlich von Braila, wobei der verdienstvolle Flottillenstabschef, Max von Förster, verunglückte, wurde aber unter Leitung des Schiffskommandanten, Kkpt. Leschanowsky, wieder ge-

hoben und noch vor Jahresschluß nach Budapest zur Reparatur gebracht. „Maros" wurde außer Dienst gestellt.

Im Jahre 1918 traten nach den Friedensschlüssen von Brest-Litowsk und Bukarest neue Aufgaben an die Donauflottille heran. Auf der unteren Donau war nur mehr die Strompolizei auszuüben, was angesichts der von Rumänien angenommenen Haltung und neu erhobener bulgarischer Ansprüche allerdings nicht ohne Reibungen abging, hingegen machte sich durch das Einrücken der Verbündeten in die Ukraine das Bedürfnis geltend, die Wiederherstellung geordneter Verhältnisse in den ukrainischen Hafenstädten und entlang den in das Schwarze Meer mündenden Strömen auch durch schwimmende Machtmittel zu unterstützen. Ferner war es für die Wiederaufnahme der Schiffahrt im Schwar-Meere unerläßlich, nicht nur die aus der Kriegszeit verbliebene Minengefahr zu beseitigen und zumindest ungefährdete Fahrrinnen herzustellen, sondern auch den in jenem Meere vorgefundenen Park von Handelsschiffen, wovon viele den Vierbundstaaten gehörten, so schnell als möglich wieder gebrauchsfähig zu machen.

Bei der Unmöglichkeit, Seeschiffe aus der Heimat ins Schwarze Meer zu senden, erübrigte nur der Ausweg, die noch am ehesten notdürftig seetüchtig zu machenden Schiffe der Donauflottille eilends zu adaptieren und die Ueberfahrt über das wegen seiner plötzlich einsetzenden Stürme und seines steilen Seegangs berüchtigte Schwarze Meer nach Odessa unternehmen zu lassen.

Leichtere Einheiten wurden auch für die Minensuche in dem Oesterreich-Ungarn zufallenden Seegebiete verwendet, in anderen Abschnitten waren deutsche, aus Konstantinopel herangebrachte Fahrzeuge zum selben Zwecke tätig.

Die nach Odessa abgegangene Abteilung der Donauflottille, welche auf die Dauer ihrer Abwesenheit von der Donau aus dem Befehlsbereich des Oberkommandos Mackensen bzw. des A.O. 2 in den des in der Ukraine operierenden österreichisch-ungarischen Heeresteils übertrat, nahm nach glücklicher Ueberfahrt den maritim-militärischen Hafenschutzdienst auf und führte mehrfache Fahrten in die Stromläufe aus. Aus den Bemannungsständen der Donauflottille und sonstigem vom Flottenkommando beigestelltem Marinepersonale wurden für die teils erbeuteten (wie z.

B. das italienische Kanonenboot „Archimede“) teils erworbenen Seeschiffe Bemannungen aufgestellt und diese Schiffe betriebsfähig gemacht. Auf diese Art gelang es, allerdings unter äußerster Anspannung aller Kräfte, bis zum Monate September einen geeigneten Ersatz für die bis dahin von der Donauflottille versehenen Seedienste herzustellen, worauf die Flottillenabteilung des Schwarzen Meeres in die Donau zurückkehrte.

Das von Südosten für die Mittelmächte hereinbrechende Unheil riß auch die Donauflottille mit. Zum Schutze Ungarns zurückberufen, aus dem der Großteil ihrer Bemannungen stammte, hißte sie im selben Augenblicke, wo die Seeflotte an Jugoslawien übergeben wurde, vom begeisterten Jubel der Bevölkerung begrüßt, in Budapest die ungarische Flagge, bis sich das Diktat der Sieger im Weltkrieg auch an ihr erfüllte.

IV. Flottenkommando, Befehlsverhältnisse bei der Donauflottille

Die bis zum Frühjahr 1918 bestandene Organisation und Stellung des österreichisch-ungarischen Flottenkommandos entstammte noch dem Entwurfe Tegetthoffs. Vielfach wegen der Vereinigung operativer und rein administrativer Befugnisse angefeindet, hat sie dennoch die härteste Probe im Kriege bestanden und wurde eigentlich erst einer Personalfrage wegen abgeändert. Dem ist nur zu entgegnen, daß die beste Organisation ohne die Ergänzung durch die Fürwahl geeigneter Personen wohl überall lebensunfähig bleibt. Bemerkenswert ist, daß im Gegensatze zu Oesterreich-Ungarn die deutsche Flotte nach dem Urteile berufener deutscher Fachmänner einer einheitlichen Obersten Seekriegsleitung entbehrte — ein Umstand, dem z. B. Großadmiral Tirpitz das schließlich zum Verhängnis gewordene Versäumnis zuschreibt, die Gelegenheiten zum Einsatze der Schlachtflotte, solange sie noch frischen Geistes war, nicht wahrgenommen zu haben. Erst in letzter Stunde, im September 1918, als es hinsichtlich materiellen Bestandes und Geistes der Bemannungen längst zu spät war, erhielt ein deutscher Admiral die Befugnisse, die unserem Flottenführer schon zu Anfang des Krieges bestätigt worden waren.

Kaiser Karl hörte, bevor er sich im Frühjahr 1918 zu der durchgreifenden Änderung in den Verhältnissen des Flottenkommandos entschloß, den Admiral Erzherzog Karl Stefan und den greisen Admiral Graf Montecuccoli. Ersterer, mit dessen schon im Jahre 1895 erfolgten Ausscheiden aus dem aktiven Dienste die Kriegsmarine eine nach ihrer unvergleichlichen Begabung zum Führer geborene Persönlichkeit verloren hatte, stand während des Krieges, sich der Fürsorge für erblindete Invaliden widmend, den militärischen Dingen ferne und war erst zur Untersuchung der Ursachen der Meuterei in Cattaro entsendet wor-

den. Von ihm ist bekannt, daß er in jungen Jahren ein Gegner der Doppelstellung des Marinekommandanten, und zwar wegen der Fesseln gewesen ist, die dem Schwunge des künftigen Flottenführers durch den Kampf zur Durchsetzung der Forderungen bei den parlamentarischen Vertretungen angelegt wurden. Es ist daher nicht von der Hand zu weisen, daß er für die Teilung eintrat, wiewohl die Kriegsverhältnisse, und ganz besonders die im fraglichen Zeitpunkte keinen Vergleich mit denen zuließen, die er nur im Frieden kennen gelernt hatte. Von Admiral Graf Montecuccoli, der neun Jahre an der Spitze der Marine gestanden und von seiner Doppelstellung mit eiserner Energie deutlich im Sinne des Flottenführers im Kriege Gebrauch gemacht hatte, fällt es schwer, eine Änderung seiner Ansichten anzunehmen. Selbst wieder an die führende Stelle zu treten, war er schon mit Rücksicht auf ein im Alter häufiges Augenleiden nicht mehr rüstig genug.

Wie immer dem sei, so steht doch fest, daß Kaiser Karl sich bereits eine feste Meinung gebildet hatte, als er die drei hohen Seeoffiziere berief, denen die Funktionen eines Flaggenoffiziers zur Allerhöchsten Disposition, des Chefs der Marinesektion und des Flottenkommandanten zugedacht waren. Die mit einem kurzen Flottenbefehle verfügte Reorganisation krankte an dem sachlichen Fehler, daß eigentlich der Oberste Kriegsherr selbst sich mit einer technisch unmöglich zu tragenden Verantwortlichkeit belud, während jene des zu seiner Verfügung gestellten, räumlich jedoch von ihm getrennten Admirals nicht genügend klar umschrieben, endlich die des Flottenkommandanten im selben Maße wie seine Handlungsfreiheit geschmälert wurde. Nirgends wie zur See kann die Fassung großer Entschlüsse augenblicklich nötig werden. Sachlich war es daher nur zu bedauern, daß größere Operationen fortan nur mit allerhöchster Zustimmung unternommen werden durften, ganz abgesehen von der Unklarheit des Begriffes „größere“. Auch bei einer kleineren Operation zur See muß der Möglichkeit Rechnung getragen werden, daß sich aus ihr die Notwendigkeit ergibt, unverzüglich alle verfügbaren Kräfte einsetzen zu müssen.

Die Verbindung zwischen dem A.O.K., den höchsten Heeresstellen im Südwesten und Südosten und dem Flottenkommando besorgten zugeteilte See- bzw. Generalstabsoffiziere. Bezüglich

der Hauptkriegshäfen Pola und Triest lag eine wesentliche Vereinfachung für das Zusammenwirken von Land- und Seestreitkräften darin, daß in beiden Plätzen Admirale auch das Kommando zu Lande führten; der Kriegshafen Cattaro unterstand von altersher dem Befehle eines Generals, Sebenico jenem eines Admirals, der aber seinerseits in allen örtlich militärischen Angelegenheiten seines Bezirkes dem das Küstenabschnittskommando führenden General unterstellt war. Zu Anfang des Krieges aus dem Wortlaute veralteter Dienstvorschriften sich ergebende Unstimmigkeiten bezüglich operativer Verwendung von Seestreitkräften und ihrer Bemannungen in Cattaro wurden vom A.O.K. im Sinne geregelt, daß dem Flottenkommando die volle Verfügungsfreiheit über die operative Flotte gewahrt blieb.

Die Donauflottille unterstand den Heeresstellen, welche im jeweiligen Operationsgebiete den Befehl führten; dies führte dazu, sie vom Herbste 1915 bis in die zweite Hälfte 1918 mit Ausnahme der ersten 8 Monate des Jahres 1916, wo das A.O.K. direkt über sie verfügte, dem deutschen Oberkommando Mackensen zu unterstellen. In der zweiten Hälfte 1918 stand sie unter den Befehlen des A.O.K., die in der Ukraine detachierte Abteilung dem dortigen K. und K. Armeekommando. Die während des serbischen Feldzuges 1914 stellenweise aufgetretenen, bald überwundenen Reibungen entsprangen dem raschen Wechsel in den Armeekommanden, denen öfters die materielle Zeit mangelte, sich über die Leistungsmöglichkeiten zu informieren.

V. Seerechtliches

Wiewohl auch Oesterreich-Ungarn durch die von England ausgegangene Verleugnung der wesentlichsten Satzungen des internationalen Seerechts — Aufstellung des Begriffes Kriegszone zur See statt affektiver Blockade und Drangsalierung neutraler Flaggen durch willkürliche Aufstellung von Bannwarenlisten, Postverletzung und so manches andere — mehr oder minder in Mitleidenschaft gezogen wurde, hat das Flottenkommando, dessen Gutachten in allen Fragen seerechtlichen Charakters von der Obersten Kriegsleitung als maßgebend anerkannt wurde, doch seinerseits jederzeit an der strengsten Beobachtung des Haager Abkommens festgehalten.

Der Anschluß an das deutsche Vorgehen im Unterseebootskriege erfolgte in der klaren und unanfechtbaren Erkenntnis, daß in diesem Falle wie nie zuvor ein Notrecht zur Geltung kommen mußte, gerechtfertigt durch gegnerische Vergewaltigung und den Charakter einer neuen Waffe.

Während Engländer, Franzosen und Italiener sich mit der Beschießung unverteidigter, gar keinen militärischen Wert darstellender Leuchttürme befaßten, haben österreichisch-ungarische Schiffe nie einen Schuß, die Seeflieger nie eine Bombe gegen andere als befestigte Punkte oder offenkundigen militärischen Wert habende Objekte abgefeuert! Der zur Stimmungsmache gegen uns weidlich ausgenützte Zufall, daß in Venedig ein kostbares Bild der nur 80 Meter vom Zentralbahnhof entfernten Kirche Madonna degli Scalzi zerstört wurde und ein anderes Mal unbeabsichtigt eine Bombe auf das Pflaster des Markusplatzes fiel, ändert hieran nichts.

Zur See selbst hat Oesterreich-Ungarn mehrfach bewiesen, wie hoch es den Geist der internationalen Regeln bezüglich des Schutzes Verwundeter und Kranker achtete. So als im Januar 1916 ein unter italienischer Flagge fahrender Dampfer nach Cattaro eingebracht wurde. Da er tatsächlich als Spitalschiff

in Verwendung stand, wurde er samt Bemannung entlassen, wiewohl er nicht allen international vorgeschriebenen Formalitäten entsprach.

Unsere im Mittelmeer kreuzenden U-Boote hätten wiederholt Gelegenheit gehabt, den Schutz der Abzeichen für Spitalschiffe mißbrauchende Dampfer zu versenken, war es doch durch die beschworenen Aussagen aus Saloniki entkommener Kriegsgefangener erhärtet, daß der größte Teil der Nachschübe für die dortigen Ententetruppen unter dem Deckmantel des Roten Kreuzes vor sich ging! Die entwichenen Kriegsgefangenen hatten selbst am Löschen von Munition und sonstigem Kriegsbedarf aus den mit allen äußeren Abzeichen für Spitalschiffe versehenen Dampfern mitgearbeitet und schon der Tiefgang der schwer beladenen Schiffe allein hätte als genügender Beweis für deren mißbräuchliche Verwendung angesehen werden können. Unsere U-Boote haben ihre strikten Befehle aber stets gewissenhaft befolgt, wie schwer ihren Kommandanten auch die Rücksicht auf die verkleideten Munitionstransporter fiel.

Auch auf der Donau beförderten die Russen mit Vorliebe — ins Feldheer Rumäniens — Munition und Kriegsmaterial unter dem Deckmantel des Roten Kreuzes nach Serbien!

Wir haben wenig Dank für unsere Loyalität geerntet.

Am 18. März 1916 feuerte ein französisches U-Boot bei hellem Sonnenschein gegen den nach allen Regeln kenntlich gemachten Spitaldampfer „Elektra" zwei Torpedos ab, von denen der erste traf. Der Dampfer konnte zwar geborgen werden, doch gab es einige Tote. Die von maßgebender französischer Stelle abgegebene Erklärung beschränkte sich auf die Wiedergabe der Meldung des U-Boots-Kommandanten, das „unsichtige Wetter" habe die Erkennung der „Elektra" als Spitalschiff verhindert, auch habe er nur einen Torpedo lanziert. Beides handgreifliche Unwahrheiten!

Ein Jahr später wurde der harmlose Küstendampfer „Zagreb", der den spärlichen Verkehr zwischen der Inselbevölkerung besorgte, ohne Warnung versenkt, wobei ein größerer Verlust an Menschenleben eintrat.

Besondere Anziehungskraft scheint der Jahre hindurch in Süddalmatien und Albanien im Dienste als Spitalschiff gestandene Dampfer „Baron Call" auf die italienischen Flieger und

Unterseeboote geübt zu haben. Er wurde im Sommer 1917 von Fliegern und ein Jahr später von Fliegern und Unterseebooten, glücklicherweise erfolglos, angegriffen und das trotz seiner tadellosen Abzeichen und hellsten Sonnenscheins!

Die jedesmal erhobenen Proteste blieben erfolglos, unsere Gegner waren überzeugt, sich mit eherner Stirne alles im Namen der gepriesenen Menschlichkeit erlauben zu können!

Zu diesem Abschnitt gehört wohl auch das Verhalten von unserer Seite bei der Bergung der Bemannung der sinkenden „Turbine", der Rettung der Besatzung des „Foucault" durch zwei Seeflugzeuge und der Aufnahme der Besatzungen der englischen Ueberwachungsdampfer am 15. Mai 1917, verglichen mit der Haltung der französischen Flotte gegenüber der untergehenden „Zenta". Die Unserigen hatten trotz der gebotenen äußersten Eile oder sonstiger erschwerender Umstände noch immer Zeit, wehrlos Gewordene aufzufischen.

Endlich noch ein Wort über die Entführung einiger Honoratioren aus S. Giorgio di Lissa als „Geiseln" durch die Franzosen im Herbste 1914.

Man würde wohl vergeblich in den völkerrechtlichen Satzungen über den Seekrieg nach einer Handhabe zur Entschuldigung geschweige denn Rechtfertigung dieses Aktes der Willkür suchen. Bleibt also nur die Annahme, sich durch sanfte Gewalt nähere Einblicke in die Stimmung der Inselbevölkerung zu verschaffen und durch die mit einer falschen Gebärde von Ritterlichkeit verzierte Rücksendung der Geiseln ein politisches Samenkorn auszustreuen!

VI. Meutereien

Wie zu Lande, und nicht nur in Oesterreich-Ungarn, sondern namentlich auch in Frankreich und Italien, ferner in der deutschen Marine, hatten sich auch in der K. und K. Flotte Meutereien ereignet, deren Verlauf schon an früherer Stelle erwähnt wurde. Angesichts der Ruhmredigkeit der mit den reichsten und bedenklichsten Mitteln arbeitenden gegnerischen Propaganda über ihre eigenen Erfolge auf diesem Gebiete, erübrigt es sich, darüber mehr als ihre bloße Erwähnung zu bringen. Die vielen auf den zur Untätigkeit verurteilten großen Schiffen vorhandenen intelligenten und noch mehr die halbintelligenten Elemente waren zersetzenden Einflüssen vermöge der Eintönigkeit ihres ganzen Lebens leichter zugänglich, auch empfanden sie die strenge Schiffsdisziplin auf so lange Dauer schwerer als ihre Kameraden auf den kleineren, fortlaufend mit gefahrvollen und deshalb anregenden Aufgaben beschäftigten Einheiten. Nun ist aber der Wechsel eines größeren Teils der Bemannung eines Großschiffes gleichbedeutend mit einer länger oder kürzer dauernden Herabsetzung seines Gefechtswertes, während andererseits der von einem Hochbordschiffe kommende Mann auf einem Torpedoboote wochenlange Eingewöhnung braucht. Personalwechsel zwischen den operativ untätigen, „dicken Schiffen" und den in ununterbrochenem, sehr anstrengendem Dienste stehenden kleineren Einheiten, deren Besatzungen einer speziellen Ausbildung bedürfen, konnten daher nur im allernotwendigsten Maße durchgeführt werden und fielen, was nicht übersehen werden darf, wenn überhaupt durchführbar, gewöhnlich nicht zum Vorteile gerade der tätigsten Einheiten aus.

Der Prozeß gegen die Meuterer von Cattaro konnte nicht zu Ende geführt werden, doch haben die Voruntersuchung und die Einvernahmen in der Hauptuntersuchung zweifellos das Zusammenwirken radikal-sozialistischer und jugoslawischer Einflüsse

ergeben. Erstere kamen aus dem Innern der Monarchie, letztere stellten zu einem Großteile die als Arbeiter im Golf von Cattaro verwendeten Montenegriner. Deren Anstellung als Arbeiter war auf dringendes Betreiben des Generalgouvernements Montenegro als Notstandsaktion für dessen erwerbslose Bevölkerung seitens der Marinebehörde nur ungern zugestanden worden. Unter diesen teueren Kostgängern befanden sich, dem jedem Montenegriner eigenen Hange zum Politisieren entsprechend, zahlreiche Verbreiter der Lehre von der goldenen Freiheit, die den erst einmal vereinigten Südslawen zufallen müsse. Der Verkehr zwischen den montenegrinischen und den von den Bemannungen der großen Schiffe beigestellten Arbeitern tat, da sich eine eingehende Ueberwachung ganz und gar undurchführbar erwies, nun seine verderbliche Wirkung auch unter dem weniger intelligenten Teile der Matrosen, deren sich ihrerseits wieder die umstürzlerisch bearbeiteten intelligenteren Elemente bedienten.

Wenn unter Hinweis auf Deutschland behauptet wird, der Umsturz sei von den Flotten ausgegangen, so trifft dies für Oesterreich-Ungarn keineswegs zu und muß dahin berichtigt werden, daß die vielen von der aufgelösten Flotte kommenden intelligenten Elemente erst n a c h dem Umsturze in der Oeffentlichkeit von sich reden machten.

VII. Materielles

Die gedrängteste Darstellung der Tätigkeit der bestandenen K. und K. Kriegsmarine im Weltkriege bliebe ohne ein Wort über das Materielle unvollständig.

Von der weiteren Ausführung eines schon aufgestellten Bauprogrammes der seegehenden Flotte konnte natürlich nicht die Rede und mußte man froh sein, den Bau der schon vergebenen Torpedofahrzeuge und Hochseetorpedoboote beschleunigt zu Ende führen zu können; einzig für die Donauflottille konnte, durch die relativ bescheidene Menge an erforderlichem Material, die Einfachheit der zu leistenden Arbeit und die vor feindlicher Störung gesicherte Lage der Werften in Linz und Budapest erleichtert, eine Ausnahme gemacht und ihr eine erhebliche Verstärkung während des Krieges selbst zugeführt werden.

Bezüglich zweier der wichtigsten Seestreitmittel, der U-Boote und der Seeflugzeuge, denen bei der immer deutlicher ausgesprochenen Gestaltung des Seekrieges zum Kleinkrieg fortwährend neue Möglichkeiten und Aufgaben erwuchsen, befand sich Oesterreich-Ungarn bei Kriegsausbruch materiell sozusagen völlig unvorbereitet.

Von den wenigen durch unsere Offiziere und Mannschaften durchgeprobten U-Boots-Typen hatte der der Germaniawerft am besten entsprochen und befanden sich, da eine Herstellung im Inlande aus verschiedenen, auch mit der gewohnten Knappheit budgetärer Mittel zusammenhängenden Gründe nicht möglich war, fünf Boote bei jener Werft in mehr minder fortgeschrittenem Zustande im Bau. Angesichts der damals für unlösbar gehaltenen Schwierigkeiten eines Transportes über Land wurden sie bei Kriegsausbruch an Deutschland überlassen, während eine ernste einschlägige Bautätigkeit nach deutschen Plänen auf drei inländischen Werften erst begann. Ueber die Verwickeltheit der ganzen Aufgabe, ein leistungsfähiges, verläßliches U-Boot her-

zustellen, war man sich im voraus klar, durfte aber auch hoffen, der vielerlei, namentlich aus dem Zusammenwirken mehrerer verschiedener Industriezweige sich ergebenden Schwierigkeiten Herr zu werden. Die italienische Kriegserklärung bedingte die Verlegung und Teilung der am meisten versprechenden Werft von Monfalcone, was an und für sich einen sehr empfindlichen Verlust an Zeit und unvermeidlicherweise auch an Material verursachte.

Auf den beiden anderen binnenländischen Werften machte sich von Anbeginn der Umstand als äußerst zeitraubend fühlbar, die Arbeiter erst spezialisieren zu müssen — viele von ihnen hergestellte Bestandteile erwiesen sich unbrauchbar, ihr Ersatz bedeutete wieder verlorene Zeit und Erfordernis an neuem Material. Daraus ergaben sich schon in den ersten Kriegsjahren Verzögerungen, und als endlich zu Ende des dritten Kriegsjahres eine zusammenfassende Organisation und Verteilung der Gesamterzeugung der Monarchie und der von Anfang an bescheidenen, immer mehr abnehmenden Zufuhren von außen in die Wege geleitet worden war, begann sich, infolge der Ausschöpfung des Menschenmaterials zum Heeresersatz, für die Kriegsmarine auch der Mangel an geschulten oder mindestens für eine Spezialisierung genügend ausgebildeten Arbeitern empfindlichst fühlbar zu machen. Trotz der Aushilfen durch Deutschland, das hinwider selbst gerade hinsichtlich der U-Boote die größten Anstrengungen machen mußte und deshalb nicht sehr reichlich und nur kleinere Typen abgeben konnte, erreichte die Zahl unserer U-Boote, deren wir im August 1914 überhaupt nur s e c h s besaßen, im Laufe des Krieges k a u m e i n V i e r t e l h u n d e r t. Die Kenntnis dieser Zahl mag viele überraschen, daraus aber auch ersehen werden, wie hoch die Leistungen der Bemannungen gewertet werden müssen, die mit den immer und immer wieder reparierten, verbesserten, schließlich zu ⅔ umgebauten Booten den Küstenschutz versahen und noch erfolgreich am verschärften U-Boots-Krieg teilnahmen und das zur Zeit, als auch die Gegenmittel des Feindes den an früherer Stelle besprochenen Grad von Mannigfaltigkeit und Wirksamkeit erreicht hatten.

Aehnlich, doch womöglich noch schlimmer stand es um das Seeflugwesen. Hier machte sich der naturgemäß in erster Linie

zu berücksichtigende Bedarf des Heeres bemerkbar. Bei Heer und Flotte wuchs Bedeutung und Bedarf, man kann sagen, von Monat zu Monat, kurzum in einem Maße, dem die mit äußerster Anstrengung betriebene inländische Erzeugung von Flugzeugen und ihres vielerlei Zubehörs nicht mehr nachkommen konnte. Dies galt besonders für die Marinetypen. Auch hier half das reiche Deutschland nach Kräften aus.

Luftschiffe kamen in der Adria unsererseits nicht zur Anwendung, die meteorologischen und die Terrainverhältnisse des dalmatinischen Küstenlandes sind die ungünstigsten. (Italien hat mit Angriffsversuchen durch Luftschiffe nur üble Erfahrungen gemacht und verwendete sie schließlich nur mehr bei der Ueberwachung der Otranto-Straße, das deutsche Luftschiff „L 52", auf Jamboli in Bulgarien gestützt, kehrte von seinem einzigen gegen Süditalien unternommenen Streifzug nicht mehr zurück.)

Der Bestand an Marinegeschützen aller Kaliber erwies sich ausreichend und gestattete Abgaben von leichten und mittleren an das Heer; schwere Rohre, aus Reserven und im letzten Kriegsjahr auch abgerüsteten Schiffen entnommen, wurden dem Heere wiederholt angeboten, doch scheiterte ihre Verwendung am Mangel landbrauchbarer Lafettierungen, über die die Marine natürlich nicht verfügte und deren Beistellung Heeressache gewesen wäre. Auch mit Handwaffen konnte die Flotte in den ersten Kriegsmonaten einigermaßen aushelfen, freilich verschwand die Gesamtzahl der verfügbaren, am Maßstabe des Heeresbedarfes gemessen. Ein wichtiges Kapitel bedeutete die Frage der Munition. Großadmiral Haus trug dem großen Bedarfe des Heeres und den Schwierigkeiten der Nacherzeugung von Pulver, welch letztere während der zwei ersten Jahre ernste Sorge bereitete, durch strengste Sparsamkeit im Gebrauche der schweren Schiffsartillerie*) Rechnung und vermied, wie bereits am Beispiele des Frühjahres 1916 hervorgehoben, aus diesem Grunde Kampfhandlungen, die bloßen Scheincharakter trugen oder keinen den Aufwand lohnenden Erfolg versprachen.

Der Verbrauch an Seeminen, die eine so große Rolle in Verteidigung und Angriff spielten, konnte besonders wegen der

*) Ein Schuß aus 30,5-cm-Geschützen = 140 kg Pulver!

Mengen Sprengladungen nur mit Mühe gedeckt werden. Auf der Donauflottille behalf man sich eine Zeitlang mit Umarbeitung und Improvisationen aus dem dem Gegner abgenommenen, seinem Ursprung nach allerdings sehr gemischten Material.

Eine anscheinend geringfügige, in Wahrheit für Marinezwecke jedoch sehr wichtige Frage bildete die Deckung des Bedarfes an Drahttau für Minenverankerungen und Barrikaden (Schutznetze verschiedener Größen, schwimmende Annäherungshindernisse). Die vielen Gebirgsseilbahnen verschlangen derartige Mengen, daß schon von der zweiten Hälfte 1917 an fühlbarer Mangel für die Flotte und namentlich die ihrem Schutze anvertrauten albanischen Reeden eintrat.

Das Seearsenal Pola und seine Zweigniederlassung im Golf von Cattaro, auch ersteres hauptsächlich nur für Reparaturen berechnet, waren stets voll beschäftigt und mußten nebst den Kriegsschiffen auch wiederholt schwer beschädigte größere Heerestransport- und Spitaldampfer übernehmen, wobei hinsichtlich der letztgenannten, durch die berüchtigt schlechten Gesundheitsverhältnisse Albaniens allein schon bedingt, immer größte Eile geboten war.

Dank der teilweisen Mobilisierungen der Marine in den Jahren 1909 und 1912 standen an Brennstoffen und Maschinenverbrauchsmaterial glücklicherweise größere Vorräte zur Verfügung. Für Schiffszwecke war man bekanntlich seit jeher auf die Einfuhr von Kohle aus England angewiesen, die in gleicher Güte aus dem Inlande entweder gar nicht oder nur in ganz unzureichender Menge zu wesentlich höheren Preisen bezogen werden konnte. Als aber der Seeverkehr mit einem Schlage abgeschnitten war, half man sich mit westfälischer Kohle und für Hafenzwecke mit der minderwertigeren aus dem Inlande einschließlich Bosnien, während der Bedarf an flüssigem Brennstoff aus den der russischen Zerstörung entgangenen Vorräten in Galizien gedeckt werden konnte. Mit dem Jahre 1917 trat, sowohl hinsichtlich Kohle als auch Heizöl eine bedenkliche Verschlechterung ein. Die Förderung ersterer sank bei gesteigertem Bedarf zu Lande, bezüglich letzterer waren Deutschland und Oesterreich-Ungarn nach Aufbrauch der Vorräte in Galizien bis zur Wiederbelebung der Rohölgewinnung in Rumänien auf die galizische Ausbeute allein angewiesen. Nur durch beson-

dere, bereits angedeutete wirtschaftliche Maßnahmen, gepaart mit äußerster Sparsamkeit, gelang das Durchhalten bis ins Jahr 1918 hinein, wo die Abrüstung größerer Schiffe den Bedarf herabsetzte.

Aus diesen wenigen Bemerkungen mag ersehen werden, wie sehr schon die materielle Seite dazu drängte, daß der jeweilige Flottenführer sich auf die unabweislichen Notwendigkeiten der ihm obliegenden Aufgabe des aktiven Küstenschutzes einstellte, und wie ungerechtfertigt irgendein Vorwurf wäre, daß die gewesene österreichisch-ungarische Flotte eine Gelegenheit zu handeln versäumt hätte.

VIII. Schlußwort

Hat die österreichisch-ungarische Kriegsmarine ihre Aufgabe erfüllt?

Darauf gibt es auch bei gewissenhaftester Selbstkritik nur ein herzerhebendes Ja!

Die Seeflotte hat die Küste wirksam gedeckt, die Fortführung des Feldzuges in Albanien ermöglicht und ist damit ihrer Bestimmung in bezug auf Oesterreich-Ungarn im besonderen gerecht geworden; aber weit darüber hinaus hat sie — und das ist ihr verdienstlicher Anteil am Weltkriege — im Mittelmeer beträchtliche englische und französische und die gesamten italienischen Seestreitkräfte gebunden und fühlbar bekämpft, die Vorbedingung für den U-Boots-Handelskrieg daselbst geschaffen und das ihren Kräften angemessene, eigene Schärflein zu ihm beigetragen. Ihre weislich beisammen gehaltenen Schlachtschiffe — und das sei allen unverbesserlichen Zweiflern nochmals deutlich gesagt — standen als Rückhalt des Kleinkrieges in Bereitschaft, und die Scheu, sie bei einem Unternehmen gegen einen Punkt der Ostküste auf der Wahlstatt erscheinen zu sehen, hat bei der unbegreiflichen Passivität unserer überwältigend starken Gegner entscheidend mitgewirkt — mögen sie das demütigende Eingeständnis auch mit großen Worten unterdrücken!

Viel sinnfälliger noch springt die Leistung der Donauflottille ins Auge: drei große Stromübergänge, zwei bei Belgrad, einen bei Sistov und einen kleineren bei Giurgiu, hat sie gedeckt und bewerkstelligen geholfen, den Serben in kritischer Zeit auf dem rechten Saveufer Halt geboten, einen gefährlichen Stoß in Rücken und Flanke der Armee von Mackensen um seinen Erfolg gebracht, zweimal die große Wasserstraße der Donau freigemacht und schließlich im Schwarzen Meere und in den russischen Flüssen Hilfe geleistet.

Das Schicksal hat Oesterreich-Ungarn zerschlagen, seine Kriegsmarine ist in Trümmer zersplittert, in die, als Trophäen, sich die alten Kriegsgegner teilen, und um die sich die neu entstandenen Staaten zanken.

Nichts kann lauter als solche Begehrlichkeit dafür sprechen, daß der Benjamin der österreichisch-ungarischen Wehrmacht die schärfste Probe würdig bestand.

